



## Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand



## **IMPRESSUM**

### **Auftraggeber**

Gemeinde Timmendorfer Strand  
FD 2.30 Sicherheit & Ordnung  
Postfach 1106  
23661 Timmendorfer Strand

### **Bearbeitung**



Martin G. Weis  
Hansaring 61  
50670 Köln  
[info@tjm-consulting.de](mailto:info@tjm-consulting.de)  
[www.tjm-consulting.de](http://www.tjm-consulting.de)

### **Förderung**

Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

### **Dank**

Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand wurde unter Beteiligung vieler lokaler Akteure wie Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Vereinen sowie aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung erstellt. Allen Mitwirkenden danken wir herzlich für Ihr Engagement. Unser besonderer Dank gilt der stellvertretenden Bürgermeisterin Gudula Bauer und den verantwortlichen Mitarbeitern der Gemeinde Timmendorfer Strand, ohne deren Engagement wäre der Zugang zu den Informationen und der besondere lokale Bezug zur Gemeinde Timmendorfer Strand und deren besondere Bedürfnisse schwerer gefallen.

### **Haftungsausschluss**

Wir haben alle in dem hier vorliegenden Klimaschutzteilkonzept bereitgestellten Informationen nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Es kann jedoch keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der von der Gemeinde Timmendorfer Strand oder Dritten bereit gestellten Informationen übernommen werden.

### **Bearbeitungszeitraum**

16. Juni 2014 bis 04.05.2015

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

|                 |  |
|-----------------|--|
| A               | Autobahn   |
| Abb.            | Abbildung  |
| ADFC            | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.                              |
| BAB             | Bundesautobahn   |
| B+R             | Bike & Ride  |
| Bf              | Bahnhof  |
| BImSchG         | Bundes-Immissionsschutzgesetz  |
| BHKW            | Blockheizkraftwerk   |
| BMUB            | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit |
| BMVI            | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur             |
| BS              | BikeSharing  |
| CO <sub>2</sub> | Kohlenstoffdioxid (chemische Formel)                                 |
| CS              | CarSharing   |
| DB              | Deutsche Bahn  |
| EG              | Europäische Gemeinschaft   |
| ERA             | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                                  |
| EU              | Europäische Union  |
| Ew              | Einwohner  |
| FFBQ            | Feste Fehmarnbeltquerung   |
| Fkm             | Fahrzeugkilometer  |
| g               | Gramm  |
| GWh             | Gigawattstunden  |
| HVZ             | Hauptverkehrszeit  |
| IHK             | Industrie- und Handelskammer   |
| Kfz             | Kraftfahrzeug  |
| Km              | Kilometer  |
| km/h            | Kilometer pro Stunde   |
| km <sup>2</sup> | Quadratkilometer   |
| Lkw             | Lastkraftwagen   |
| m               | Meter  |
| Min.            | Minuten  |
| Mio.            | Millionen  |
| MIV             | motorisierter Individualverkehr                                      |
| NO <sub>x</sub> | Stickoxid  |
| NVP             | Nahverkehrsplan  |
| NVZ             | Nebenverkehrszeit  |
| NM VOC          | Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen ohne Methan           |
| ÖPNV            | Öffentlicher Personennahverkehr                                      |
| ÖV              | Öffentlicher Verkehr   |
| P+R             | Park & Ride  |
| Pkm             | Personenkilometer  |

|      |  |
|------|--|
| Pkw  | Personenkraftwagen   |
| PM   | Partikel Particulate Matter (= Staub)                                |
| ppm  | Parts per million (Teile von einer Million)                          |
| RB   | Regionalbahn   |
| RE   | Regionalexpress  |
| SEAP | Sustainable Energy Action Plan (Aktionsplan für nachhaltige Energie) |
| SOx  | Schwefeloxid   |
| SVZ  | Schwachverkehrszeit  |
| t    | Tonnen   |
| Tab. | Tabelle  |
| TJ   | Terajoule 1 Billion Joule (Maßeinheit für Energie)                   |
| tkm  | Tonnenkilometer  |
| u.U. | unter Umständen  |
| UBA  | Umweltbundesamt  |
| vgl. | vergleiche   |

## INHALTSVERZEICHNIS

### ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1</b>   | <b>EINLEITUNG.....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>2</b>   | <b>DIE GEMEINDE TIMMENDORFER STRAND .....</b>  | <b>8</b>  |
|            | DIE REGION.....  | 8         |
|            | RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR.....   | 8         |
|            | BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND –ENTWICKLUNG.....   | 9         |
|            | REGIONALPLANUNG .....  | 9         |
|            | TOURISMUS .....  | 10        |
|            | PENDLERVERFLECHTUNGEN .....  | 11        |
|            | DRITTER REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN DES KREISES OSTHOLSTEIN .....                                     | 11        |
|            | VERKEHRERSCHLIESSUNG.....  | 12        |
|            | MOBILITÄTSVERHALTEN .....  | 13        |
| <b>3</b>   | <b>KLIMASCHUTZTEILKONZEPT KLIMAFREUNDLICHE UND ZUKUNFTSWEI.....</b>                                  | <b>15</b> |
|            | <b>SENDE MOBILITÄT DER GEMEINDE TIMMENDORFER STRAND .....</b>  | <b>15</b> |
| <b>3.1</b> | <b>ENERGIE- UND CO2-BILANZ .....</b>   | <b>21</b> |
|            | ÜBERSICHT ÜBER BEREITS STATTEGEFUNDENE MAßNAHMEN .....   | 22        |
|            | AKTIVITÄTSPROFIL .....   | 23        |
|            | EMISSIONSFAKTOREN VERKEHR .....  | 24        |
|            | BERECHNUNG VON POTENZIALEN IM BEREICH VERKEHR.....   | 24        |
|            | METHODISCHE BASIS ZUM AUFBAU EINER CO2-BILANZIERUNG .....  | 26        |
|            | METHODE DER BERECHNUNG DER CO2-EMISSIONEN.....   | 26        |
|            | ERFASSUNG DER VERFÜGBAREN ORTSSPEZIFISCHEN VERKEHRSDATEN.....  | 26        |
|            | ANALYSE DER VERKEHRINFRASTRUKTUR DER VERSCHIEDENEN VERKEHRSTRÄGER .....                              | 27        |
| <b>3.2</b> | <b>POTENZIALANALYSE.....</b>   | <b>34</b> |
|            | PROGNOSE DER MINDERUNGSPOTENTIALE .....  | 34        |
|            | FESTLEGUNG DER ZIELSTRUKTUR „SCHADSTOFFBILANZ“ .....   | 37        |
| <b>3.3</b> | <b>AKTEURSBETEILIGUNG .....</b>  | <b>40</b> |
| <b>3.4</b> | <b>MAßNAHMENKATALOG .....</b>  | <b>44</b> |
|            | 3.4.1 MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER NAHMOBILITÄT .....   | 47        |
|            | PROJEKT 1: ERARBEITUNG EINES INTEGRIERTEN FUß- UND RADVERKEHRSKONZEPTS .....                         | 50        |
|            | PROJEKT 2: ENTMISCHUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS AN DER STRANDPROMENADE .....                         | 54        |
|            | PROJEKT 3: EINRICHTUNG VON FAHRRADABSTELLANLAGEN.....  | 56        |
|            | PROJEKT 4: EINRICHTUNG EINES ÖFFENTLICHEN (TOURISTISCHEN) FAHRRADVERLEIHSYSTEMS TIMMENDORF-<br>MOBIL | 59        |

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| PROJEKT 5:  | VERBESSERUNG DER ÜBERÖRTLICHEN RADVERKEHRSANBINDUNG .....  | 62         |
| 3.4.2       | MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER ÖFFENTLICHEN MOBILITÄT .....   | 63         |
| PROJEKT 6:  | ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN KONZEPTS ÖFFENTLICHE MOBILITÄT .....                                       | 65         |
| PROJEKT 7:  | ANPASSUNG DES ÖPNV AN DIE FESTE FEHMARNBELTQUERUNG .....   | 69         |
| PROJEKT 8:  | EINFÜHRUNG EINES (E-)CARSHARING SYSTEMS TIMMENDORF-MOBIL .....   | 71         |
| PROJEKT 9:  | FÖRDERUNG DER INTERMODALEN MOBILITÄT .....   | 75         |
| PROJEKT 10: | EINFÜHRUNG EINES INTEGRIERTEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS.....   | 77         |
| PROJEKT 11: | EINRICHTUNG EINER MOBILITÄTSZENTRALE.....  | 79         |
| 3.4.3       | MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER INDIVIDUELLEN MOBILITÄT .....  | 82         |
| PROJEKT 12: | ERSTELLUNG EINES KONZEPTS INDIVIDUELLE MOBILITÄT.....  | 85         |
| PROJEKT 13: | ERARBEITUNG EINES PARKRAUMKONZEPTS .....   | 89         |
| PROJEKT 14: | FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT .....   | 92         |
| 3.4.4       | MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER FINANZIERBARKEIT DER MOBILITÄTSANGEBOTE UND -<br>INFRASTRUKTUR ..... | 94         |
| PROJEKT 15: | ERARBEITUNG GESAMTFINANZIERUNGSKONZEPT MOBILITÄTSANGEBOTE UND -INFRASTRUKTUR .....                       | 95         |
| 3.4.5       | MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DES GÜTER-/LOGISTIKVERKEHRS.....   | 97         |
| PROJEKT 16: | ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN GÜTER-/LOGISTIKKONZEPTS .....  | 100        |
| <b>3.5</b>  | <b>CONTROLLINGKONZEPT .....</b>  | <b>102</b> |
| 3.5.1       | ORGANISATORISCHE VERANKERUNG DES PROZESSES .....   | 102        |
| 3.5.2       | FORTSCHREIBUNG DER ENERGIE- UND CO2-BILANZ MITTELS ECOREGION .....                                       | 103        |
| 3.5.3       | KONTROLLE VON EINZELMAßNAHMEN DURCH ERFOLGSINDIKATOREN .....   | 104        |
| <b>3.6</b>  | <b>KONZEPT FÜR DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT .....</b>   | <b>107</b> |
| <b>4</b>    | <b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>   | <b>113</b> |
| <b>4.1</b>  | <b>MAßNAHMENPAKET NAHMOBILITÄT .....</b>   | <b>115</b> |
| <b>4.2</b>  | <b>MAßNAHMENPAKET ÖFFENTLICHE MOBILITÄT .....</b>  | <b>115</b> |
| <b>4.3</b>  | <b>MAßNAHMENPAKET INDIVIDUELLE MOBILITÄT .....</b>   | <b>116</b> |
| <b>4.4</b>  | <b>MAßNAHMENPAKET VERKEHRSFINANZIERUNG SICHERN.....</b>  | <b>116</b> |
| <b>4.5</b>  | <b>MASSNAHMENPAKET GÜTERVERKEHR/LOGISTIK .....</b>   | <b>117</b> |
| <b>4.6</b>  | <b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT .....</b>   | <b>117</b> |
| <b>4.7</b>  | <b>MASSNAHMEN- BZW. PROJEKTPRIORISIERUNG .....</b>   | <b>118</b> |
| <b>5</b>    | <b>ANLAGEN .....</b>   | <b>122</b> |

## 1 EINLEITUNG

Der Klimawandel ist die größte Herausforderung der Menschheit im 21. Jahrhundert. Die internationale Gemeinschaft hat sich darauf verständigt, eine Erhöhung der globalen Erwärmung um maximal 2°C nicht zu überschreiten. Dies erfordert radikale Einschnitte beim Ausstoß von Treibhausgasen. Wissenschaftliche Untersuchungen des Weltklimarats zeigen, dass dazu eine Minderung klimaschädlicher Emissionen von 80-95% bis zum Jahr 2050 gegenüber Werten von 1990 erfolgen muss. Obwohl die Diskussion um verbindliche Klimaschutzziele auf internationaler Ebene stockt, nehmen viele nationale und lokale Regierungen ungeachtet dessen Klimaschutzarbeiten im Rahmen ihrer eigenen Möglichkeiten auf.

Die Bundesregierung hat in ihrem Energiekonzept 2010 das Ziel einer Reduktion der Treibhausgasemissionen Deutschlands um 80–95 % bis zum Jahr 2050 gegenüber dem Basisjahr 1990 festgelegt. Soll die Klimaerwärmung auf globaler Ebene erfolgreich auf unter zwei Grad begrenzt werden, muss sich Deutschland als Industrienation jedoch am oberen Rand dieser Bandbreite orientieren. Ohne eine Treibhausgasemissionsreduktion von mindestens 95 % im Verkehrssektor ist dies nicht zu schaffen, da für bestimmte Emissionen aus anderen Sektoren, wie solche aus landwirtschaftlicher Tierhaltung und aus manchen Prozessen der Industrie, deutlich weniger Minderungsoptionen bestehen.

Nach Informationen des Umweltbundesamtes ist der deutsche Verkehrssektor bisher seinen Beitrag zum Erreichen der nationalen Klimaziele im Gegensatz zu den anderen Sektoren weitgehend schuldig geblieben. Er verantwortete im Jahr 2012 einen Anteil von etwa 20 % der energiebedingten Treibhausgasemission und konnte zwischen 1990 und 2012 um lediglich 5,5 % gesenkt werden.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand hat sich den ambitionierten Zielen der Bundesregierung angeschlossen und sich das Klimaschutzziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Emission bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Zur strategischen Aufstellung ihrer Klimaschutzarbeit im Verkehrssektor hat die Gemeinde Timmendorfer Strand nun das vorliegende Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ durch die Verkehrsunternehmensberatung tjm-consulting mobilitätsmanagement in der Zeit vom 16. Juni 2014 bis zum 28.02.2015 erarbeiten lassen. Dazu wurde eine Bestandsaufnahme an Hand der in der Gemeinde Timmendorfer Strand vorhandenen Unterlagen und Zählungen durchgeführt, auf deren Basis die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr abgeschätzt und die möglichen Einsparpotenziale identifiziert worden sind.

Ziel war es, einen Fahrplan für Aktivitäten zur Steigerung der Klimafreundlichkeit in der Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand zu erstellen, der planerische genauso wie organisatorische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und Projekte beinhaltet und diese genau auf einander abstimmt.



## 2 DIE GEMEINDE TIMMENDORFER STRAND

Das bekannte knapp 9.000 Einwohner zählende Ostseeheilbad Timmendorfer Strand in Schleswig-Holstein liegt im Herzen der Lübecker Bucht und setzt sich aus den Ortsteilen Timmendorfer Strand und Niendorf sowie den Dorfschaften Groß Timmendorf (mit den Wohnplätzen Groß Timmendorf und Oeverdiek) und Hemmelsdorf (mit den Wohnplätzen Hemmelsdorf, Hainholz und Nothweg) zusammen.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand liegt 15 Kilometer nördlich von Lübeck an der Ostseeküste mit den Nachbargemeinden Scharbeutz im Norden, Ratekau im Süden und Westen sowie Lübeck-Travemünde im Osten. Der wunderschöne attraktive Strand an der Lübecker Bucht ist 6,5 Kilometer lang. Das touristisch höchst interessante Landschaftsbild im Bereich der Gemeinde Timmendorfer Strand wird geprägt durch ein abwechslungsreiches, leicht hügeliges Relief mit vielen Seen – so ist der reizvolle Hemmelsdorfer See aus einer von der Ostsee abgeschnittenen Förde entstanden.

### DIE REGION

Typisch für die Region ist neben der Ostseeküste das hügelige Binnenland mit einer Vielzahl von Feldern, Knicks, Wäldern sowie großen und kleinen Binnenseen. Auf Grund ihrer abwechslungsreichen Landschaft und ihres großen Naturpotentials verfügt die Region über einen hohen Erholungs- und Freizeitwert. Der Küstenbereich zwischen Sierksdorf und Timmendorfer Strand zählt zu den beliebtesten touristischen Urlaubsdestinationen in Schleswig-Holstein und weist einen hohen überregionalen Bekanntheitsgrad auf. Demgegenüber stehen die stärker städtisch strukturierte Südregion um Bad Schwartau und Stockelsdorf sowie der eher landwirtschaftlich geprägte Bereich um Ahrensböck. Entsprechend ist das Infrastrukturangebot in Bad Schwartau, Stockelsdorf und den Tourismusorten als gut bis sehr gut zu beurteilen. Im dünner besiedelten und ländlich geprägten Binnenland steht dagegen ein deutlich eingeschränktes Infrastrukturangebot zur Verfügung.

### RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Die Region Innere Lübecker Bucht ist dem Planungsraum III zugehörig und nimmt rund ein Viertel der Gesamtfläche des Kreises Ostholstein ein. Ihre Fläche beträgt rund 322 km<sup>2</sup>. Strukturell lässt sich die Region, die Teil der Metropolregion Hamburg ist, in drei Subregionen unterteilen: Die touristisch orientierte Küstenregion zwischen Sierksdorf und Timmendorfer Strand, die stärker städtisch strukturierte Südregion um Bad Schwartau und Stockelsdorf und die eher landwirtschaftlich orientierte Nordregion im Einzugsbereich von Ahrensböck.

In der Region Innere Lübecker Bucht im südlichen Teil des Kreises Ostholstein leben insgesamt 80.730 Menschen (Stand 30.09.2013). Rund 60% der Bevölkerung leben in der Stadt Bad Schwartau und in den Kernorten der Gemeinden. Der übrige Teil lebt in kleinteilig, ländlich strukturierten Gebieten, vorwiegend im Binnenland. Die Bevölkerungsdichte ist mit 250 Einwohnern pro km<sup>2</sup> im Vergleich zum Landesdurchschnitt (178 EW/km<sup>2</sup>) als relativ hoch zu bewerten.

Bei einer Gemeindegebietsfläche von nur 20,13 km<sup>2</sup> kommt die Gemeinde Timmendorfer Strand mit 8.818 Einwohner (30.09.2013) auf eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte von 398 EW/km<sup>2</sup>.

#### BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND –ENTWICKLUNG

Um aussagekräftige Grundlagen zur weiteren Entwicklung der Region zu erhalten, können insbesondere die derzeitige Bevölkerungsstruktur sowie deren Veränderungen in den nächsten Jahren betrachtet werden.

Nach dem Demographiebericht des Kreises Ostholstein 2013 wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2015 um 3,6% abnehmen (Bezugsjahr 2009), landesweit beträgt die Abnahme im selben Zeitraum dagegen nur 1,5%. In absoluten Zahlen sind das rund 7.500 Personen. Nimmt man nur die Abnahme durch natürliche Entwicklung (geringe Geburtenrate sowie Sterbefälle), ist die Abnahme dreimal Mal so hoch (23.450 Personen). Dieses wird aber durch ein positives Wanderungssaldo von rund 16.000 Zuzügen abgeschwächt.

Ein genereller Rückgang in den Altersgruppen der unter 20-Jährigen und der 20- bis 64-Jährigen ist besonders deutlich. Verhältnismäßig gut stehen mit Rückgängen von „nur“ 10 - 11 % noch Stockelsdorf und Timmendorfer Strand da. Ähnlich sieht die Situation auch bei den 20- bis 64-Jährigen aus. Bei den über 65-Jährigen sieht die Entwicklung mit einem Zuwachs von +2 % für die Gemeinde Timmendorfer Strand ganz gut aus.

Dem wirkt die Gemeinde Timmendorfer Strand mit zahlreichen Einzelmaßnahmen entgegen und hat sich zum Ziel gesetzt, die Einwohnerzahlen zu stabilisieren und einen leichten Anstieg in Richtung zehntausend dauerhaften Bewohnern zu erreichen.

#### REGIONALPLANUNG

Wesentliche Aussagen zum Planungsraum befinden sich im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (2010). Der Landesentwicklungsplan ist wesentliche Planungsgrundlage auf Landesebene, um unterschiedliche räumliche Nutzungsansprüche miteinander in Einklang zu bringen und Konflikte zu minimieren. Die für die Region wichtigsten Aussagen des Landesentwicklungsplans betreffen die funktionale Entwicklung sowie die Bereiche Naherholung und Tourismus.

Große Teile der Region gehören als Ordnungsraum zum Oberzentrum Lübeck. Ein wichtiger Aspekt in der Region Lübeck ist die Zusammenarbeit zwischen dem Oberzentrum Lübeck und seinen Umlandgemeinden in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

Der Regionalplan für den Planungsraum III konkretisiert die Ziele des Landesraumordnungsplanes. Die Region Ostholstein - Lübeck ist in den letzten Jahren zunehmend zusammengewachsen. Dieses spiegelt sich in den siedlungsstrukturellen Verflechtungen zwischen der Hansestadt Lübeck und den Umlandgemeinden wie Bad Schwartau, Stockelsdorf, Timmendorfer Strand und Ratekau wieder. Der Nahbereich Timmendorfer Strand/Scharbeutz stellt gemeinsam das Unterzentrum des Nahbereiches dar und soll sich gegenseitig ergänzen.

Der östliche Teil des Nahbereiches an der inneren Lübecker Bucht mit den Seebädern Haffkrug, Scharbeutz und den Seeheilbädern Timmendorfer Strand und Niendorf ist Ordnungsraum für Tourismus und Erholung. Gemäß dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein gehören Sierksdorf, Scharbeutz, Ratekau und Timmendorfer Strand zu den Schwerpunkträumen für Naherholung und Tourismus. Hochwertige Standorte, insbesondere in direkter Strand-, Wasser- oder Promenadenlage, sollen zur Stärkung des örtlichen und regionalen Tourismus hochwertigen Tourismuseinrichtungen und -angeboten vorbehalten werden.

## TOURISMUS

Der Kreis Ostholstein gehört zu den fremdenverkehrsintensivsten Kreisen in der Bundesrepublik Deutschland. Gemessen an den Gästeübernachtungen (2011: rund 5,4 Mio.) ist er nach dem Kreis Nordfriesland der tourismusintensivste Kreis in Schleswig-Holstein. Rund 27% der statistisch erfassten Beherbergungskapazitäten in Schleswig-Holstein liegen im Kreis Ostholstein. Die tourismusintensiven Regionen befinden sich hier überwiegend entlang der Ostseeküste. In der Region Innere Lübecker Bucht verfügen Timmendorfer Strand mit rund 6.300 Betten und Scharbeutz mit rund 3.400 Betten über die meisten Übernachtungsmöglichkeiten.

**Abb. 1 Gästeankünfte 2013 in Ostholstein und S-H**

| Kreis              | Gästeankünfte 2013 | Veränderung<br>Vorjahr | Übernachtungen<br>2013 | Veränderung<br>Vorjahr | Aufenthalts-<br>dauer (Tage) |
|--------------------|--------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------------|
| Ostholstein        | 1.444.104          | +3,7                   | 7.020.351              | +1,4                   | 4,9                          |
| Schleswig-Holstein | 6.327.623          | +3,0                   | 24.806.220             | +1,3                   | 3,9                          |

Quelle: IES Innere Lübecker Bucht

## PENDLERVERFLECHTUNGEN

Die wichtigsten Pendlerverflechtungen mit dem Oberzentrum Lübeck (> 500 Pendler) besitzen Bad Schwartau, Stockelsdorf, Ratekau, Ahrensböök und Scharbeutz. Wichtige Pendlerbeziehungen (> 250 Pendler) innerhalb der Region bestehen von Scharbeutz nach Timmendorfer Strand, von Ratekau nach Timmendorfer Strand, von Ratekau nach Bad Schwartau und von Stockelsdorf nach Bad Schwartau.

**Abb. 2 Pendlerverhalten in der AktivRegion ILB (6/2013)**

|                     | SV-Arbeitnehmer |            |                      | Einputler | Aupendler |         |
|---------------------|-----------------|------------|----------------------|-----------|-----------|---------|
|                     | Wohnort         | Arbeitsort | Wohnort = Arbeitsort |           | absolut   | relativ |
| Ostholstein         | 65550           | 53862      |                      |           |           |         |
| AktivRegion ILB     | 27498           | 18215      | 4774                 | 13441     | 22724     | 83%     |
| Ahrensböök          | 3083            | 1243       | 519                  | 724       | 2564      | 83%     |
| Bad Schwartau       | 6308            | 4742       | 1083                 | 3659      | 5225      | 83%     |
| Ratekau             | 5537            | 2549       | 763                  | 1786      | 4774      | 86%     |
| Sierksdorf          | 428             | 869        | 102                  | 767       | 326       | 76%     |
| Stockelsdorf        | 6106            | 3055       | 658                  | 2397      | 5448      | 89%     |
| Timmendorfer Strand | 2620            | 3492       | 1003                 | 2489      | 1617      | 62%     |
| Scharbeutz          | 3416            | 2265       | 646                  | 1619      | 2770      | 81%     |

Quelle: IES Innere Lübecker Bucht

## DRITTER REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN DES KREISES OSTHOLSTEIN

Für den straÙengebundenen ÖPNV ist der Kreis Ostholstein nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) zuständiger Aufgabenträger und damit für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreisgebiet verantwortlich.

Die Hauptverkehrsachsen in der Region Innere Lübecker Bucht verlaufen durch die Lübecker Umlandgemeinden und direkt an der Küste mit einer hohen Bedienungsqualität. Dagegen sind die kleinen Orte im Binnenland nur mäßig erschlossen, hier verkehren in Teilen der Gemeinden öffentliche Busse nur an Schultagen.

Seit der Aufstellung des Zweiten Regionalen Nahverkehrsplans sind die bedarfsgestützten Verkehre im gesamten Kreisgebiet stark ausgebaut worden. Anfang 2005 startete im nördlichen Kreisgebiet der AnrufBus Ostholstein, zunächst als landesweites Modellprojekt für die Dauer von fünf Jahren ([www.derkommtjawiengerufen.de](http://www.derkommtjawiengerufen.de)) intensiv beworben. In der Region um die Gemeinde Timmendorfer Strand gibt es bislang noch kein Rufbussystem.

Durch den Tourismus gibt es angesichts des hohen saisonalen Verkehrsaufkommens in den Küstenorten durchaus Chancen für den ÖPNV. Die Menschen sind im Urlaub generell schneller bereit, auf die Nutzung des eigenen PKWs zu verzichten. Ein Ausbau der E-Mobilität, z.B. durch ein enges E-Tankstellennetz oder E-Bike-Verleihstationen sowie Transportmöglichkeiten mit dem ÖPNV, erhöhen den Anreiz, auf das Rad umzusteigen und verringern den motorisierten Individualverkehr (MIV). Unterstützend wirkt hierbei das Vorhandensein gut ausgebauter Radwege und attraktiver Ausflugsziele an der Küste und im Binnenland. Auch bietet die generelle Aufgeschlossenheit der Urlauber für Neues gute Chancen, alternative Mobilitätsformen zu entwickeln.

## VERKEHRSERSCHLIESSUNG

Die Gemeinde Timmendorfer Strand verfügt über eine sehr gute äußere Anbindung an das Bundesautobahnnetz (A 1 Abfahrten Ratekau / Timmendorfer Strand) und ist über diese mit dem Auto gut erreichbar. Weiterhin ist die Gemeinde Timmendorfer Strand über die Bundesstraße 76 Eutin-Lübeck-Travemünde angebunden. Bei einer Anzahl von rund 240.000 Anreisen pro Jahr, ist hier ein erhebliches Potenzial zur Veränderung gegeben. Ein Großteil der Besucher, ca. 80 - 90 Prozent, reist dabei mit dem Auto an und nutzt dieses auch während des Aufenthalts. Zudem gibt es mit etwa 4,6 Millionen Tagesgästen (2010) einen lebhaften Tagestourismus, der ebenfalls überwiegend über den motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird. Besonders während der Hauptsaison stellen die Tagestouristen die eigentliche Herausforderung für die verkehrliche Situation der Gemeinde Timmendorfer Strand dar.

In der Gemeinde Timmendorfer Strand stehen ca. 6.000 kostenfreie Parkplätze zur Verfügung, die sich im Wesentlichen auf fünf Großparkplätze aufteilen, welche in fußläufiger Entfernung zu Strand und Zentrum gelegen sind. Weitere Parkplätze entlang der Wohnstraßen und an der Strandstraße und -allee sind kostenpflichtig

Mit der Bahn ist die Gemeinde Timmendorfer Strand zurzeit über die Strecke Lübeck-Puttgarden (Bäderbahn als Teil der Vogelfluglinie) mit dem Nahverkehr im Stundentakt und wenigen Fernverkehrshalten erreichbar. Der letzte Zug fährt nach derzeitigem Fahrplan um 23:35 Uhr.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass eine Schienenhinterland Anbindung (Feste Fehmarnbeltquerung FFBQ) in Planung ist, von der die Gemeinde durch den zu erwartenden Anstieg des Güter- und Individualverkehrs möglicherweise direkt betroffen ist. Die direkte überregionale Fernverkehrsanbindung wird nach 2020 wegfallen und die Gemeinde Timmendorfer Strand wird über einen neuen DB-Haltepunkt auf der Neubaustrecke in der Nähe von Groß-Timmendorf im Bereich der Bundesautobahn 1 erreichbar sein. Letztlich ist die Gemeinde von externen Entscheidungen der DB und des Landes abhängig (Raumordnungsverfahren und nachfolgend Planfeststellungsverfahren). Von der Lage zwischen den Metropolregionen Hamburg und Öresund und der neu entstehenden festen Fehmarn Belt Querung sind auch für die Ge-

meinde Timmendorfer Strand in den nächsten Jahren neue Entwicklungsimpulse zu erwarten, sofern es gelingt ausgehend vom einem möglichen neuen Haltepunkt Timmendorfer Strand eine gute qualitativ hochwertige ÖPNV-Anbindung an die Siedlungsbereiche Timmendorfer Strand/Niendorf, Groß-Timmendorf und Hemmelsdorf herzustellen .

Buslinien verbinden das Umland (u.a. von Lübeck, Eutin, Neustadt und Lübeck-Travemünde) mit der Gemeinde Timmendorfer Strand. Neben der Autokraft Kiel unterhält die Lübecker Verkehrsgesellschaft (LVG) eine Buslinie, die im stündlichen Takt Timmendorfer Strand und die umliegenden Gemeinden anbindet. In der Wintersaison ist dieses Angebot deutlich ausgedünnt, so dass bereits um 19:30 Uhr der letzte Bus nach Lübeck fährt. Eine private Firma betreibt ein Linientaxi.

Es gibt mehrere Anbieter, die Fahrräder verleihen, wobei kein zusammenhängendes Verleihsystem besteht. Einige Beherbergungsbetriebe bieten Ihren Gästen bereits heute in der Saison Hol- und Bring- Dienste zum Bahnhof Timmendorfer Strand bzw. Lübeck Hbf. an.

Im Rahmen der Ostseecard, können Gäste in der sogenannten Region 1 zwischen Niendorf und Neustadt für den Betrag von einem Euro pro einfache Strecke den ÖPNV benutzen. In 17 Gemeinden an der Ostseeküste bietet die Ostseecard Vergünstigungen, die sich zum Teil über die übernachtungsbezogene Kurabgabe von 3 Euro pro Tag finanziert. Dieses Angebot gilt aber nicht für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden und wird laut der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand von Besuchern, unabhängig ob sie Tagesbesucher oder Besucher die länger vor Ort verweilen, denen ein Auto zur Verfügung steht, eher spärlich wahrgenommen. Aktive Werbung für dieses Angebot konnte im Beobachtungszeitraum nicht wahrgenommen werden.

Ein strukturiertes Fuß- und Radwegenetz ist in Ansätzen in der Gemeinde Timmendorfer Strand vorhanden, weist aber sowohl in quantitativer, wie auch in qualitativer Hinsicht umfangreiche Mängel auf. Die Strandbereiche sind mit dem Fahrrad nicht erschlossen, allerdings dürfen Radfahrer die Strandpromenade unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksicht nutzen. Von der derzeitigen Regelung geht ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern aus, das aus der Sicht der Gutachter dringend eindeutig gelöst werden muss.

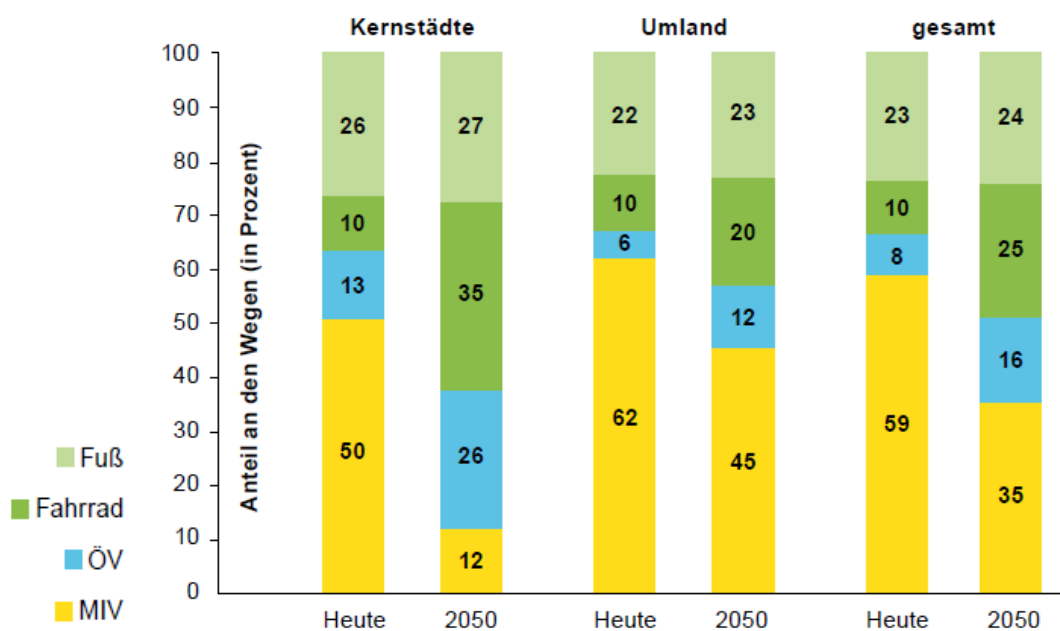
## MOBILITÄTSVERHALTEN

Spezifische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Gemeinde Timmendorfer Strand liegen der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand leider nicht vor. Auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ können aber Vergleichswerte für das Mobilitätsverhalten der Einwohner von Timmendorfer Strand ermittelt werden. Für die Ermittlung dieser Werte wurde die Kategorie Umland ausgewertet.

Betrachtet man Abbildung 3, dann fällt auf, dass immerhin 62% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Da viele Ziele fußläufig erreichbar sind, fällt der Radverkehrsanteil mit 10% im Vergleich zum Fußverkehr mit etwa 22% sehr gering aus. Auch die ÖPNV Nutzung ist mit 6% als gering einzustufen.

Nach Aussage des Deutschen Instituts für Wirtschaft sind erzielte Effizienzverbesserungen im Verkehr in den vergangenen Jahren durch einen Anstieg der Verkehrsleistung, insbesondere im Güter- und Transitverkehr, nahezu kompensiert worden. Allein der Güterverkehr in Deutschland hat sich zwischen 1990 und 2011 mehr als verdoppelt.

**Abb. 3 Modal Split im Personenverkehr nach Raumtypen (ohne Luftverkehre)**



Quelle: MiD 2008, Berechnungen des Öko-Instituts

### **3 KLIMASCHUTZTEILKONZEPT KLIMAFREUNDLICHE UND ZUKUNFTSWEISENDE MOBILITÄT DER GEMEINDE TIMMENDORFER STRAND**

Zur Weiterentwicklung einer modernen und zukunftsfähigen klimafreundlichen Mobilität in der Gemeinde Timmendorfer Strand hat die Gemeindeverwaltung im Mai 2014 die Verkehrsunternehmensberatung tjm-consulting mobilitätsmanagement mit der Erstellung eines Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität beauftragt, das die vorhandenen Verkehrsträger besser aufeinander abstimmt und weiterentwickelt – nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.

Mit dem demographischen Wandel, der auch in der Gemeinde Timmendorfer Strand bereits heute aber auch in den kommenden Jahren neben der Erhöhung des Durchschnittsalters ohne einen Zuzug von außen zu sinkenden Bevölkerungszahlen führen wird, ist die Aufrechterhaltung und Finanzierung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots eine anspruchsvolle Herausforderung. Deshalb gilt es, Strategien und Konzepte zu entwickeln, die die Mobilität und insbesondere den Umweltverbund möglichst finanzierbar machen, ohne dabei auf extrem hohe Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen zu bleiben. Die ohnehin angespannte Haushaltslage des Landes und der Kommunen wird sich auch aufgrund der demographischen Entwicklung weiter zuspitzen.

Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität soll die Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Gemeinde Timmendorfer Strand verbessern und dient vor allem auch dazu, für die Bevölkerung die gesellschaftliche Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen. Neben grundlegenden verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und ökologischen Zielen soll das Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität somit insbesondere auch soziale Ziele verfolgen.

Ziel ist die Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand, damit potenziellen Fahrgästen verstärkt der Zugang zu öffentlicher Mobilität ermöglicht wird. Bürger und Touristen sollen ohne Auto am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, indem sie zentrale Einrichtungen und Veranstaltungen erreichen können. Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand soll langfristig den (touristischen) motorisierten Individualverkehr eindämmen und die öffentlich zugängliche Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge gewährleisten.

Allen Bevölkerungsgruppen soll ein attraktives Mobilitäts-Angebot zur Verfügung stehen. Der klassische ÖPNV soll mit dem Fuß- und Radverkehr zum Umweltverbund verknüpft und durch moderne Car- und Bike-Sharing Systeme sowie sogenannte alternative ÖPNV Bedienformen ergänzt werden. Im Blickpunkt steht auf jeden Fall die Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten für die nachhaltige Sicherstellung einer Qualität vollen Mobilitäts-Grundversorgung der Einwohner und Touristen der Gemeinde Timmendorfer Strand.



Ebenfalls soll eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht werden. Durch eine verstärkte ÖPNV/SPNV-Nutzung kann der motorisierte Individualverkehr entlastet werden und einen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in der Gemeinde Timmendorfer Strand leisten.

In Bezug auf die Mobilität sollen vorrangig Modelle für flexible Angebotsformen (Einrichtung von AST-Verkehren, Car- und Bike-Sharing bis hin zu Rufbussen,- ggf. unter Einbindung der Elektromobilität) betrachtet werden. Ein modernes serviceorientiertes Mobilitätsangebot ist wichtig, um die Lebensqualität der alternden und schrumpfenden Bevölkerung sicherzustellen. Da zukünftig deutlich weniger mit dem Auto gefahren wird und werden kann, wächst das Bedürfnis nach einer guten Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierfür benötigen alle Siedlungsteile der Gemeinde Timmendorfer Strand eine gute Erschließung. Durch flexible Angebote wie AST und Rufbussen als Zubringer und Ergänzung des Linienverkehrs können gute Angebote im Rahmen der Daseinsvorsorge geschaffen werden.

Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand verfolgt einen innovativen und integrierten Lösungsansatz. Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand soll die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen (Schüler, Jugendliche, Berufstätige, Senioren, etc.) berücksichtigen und wirkt auch in diesem Sinne Generationsübergreifend.

Klimaschutz und die mit ihr eng verbundene Mobilitätsgestaltung braucht auch in Zukunft in der Gemeinde Timmendorfer Strand eine intensive Interaktion und Kommunikation zwischen Verwaltung, Politik, Bürgern, Gästen und Verkehrsunternehmen. Die Interessen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen wurden durch die Mitwirkung an der Auftaktveranstaltung und den projektbegleitenden Workshops eingeleitet, müssen aber im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Maßnahmenprojekte noch weiter vertieft werden.

Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand soll Modellcharakter und Vorbildfunktion für die Einwohner und Besucher haben, weil die daraus resultierenden Erkenntnisse und die erlebbare Mobilität mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen hinsichtlich der flexiblen Bedienformen und Leihsysteme auch auf benachbarte Regionen übertragen werden können. Das Mobilitätskonzept wird Pilotfunktion haben und wichtige (Teil-) Ergebnisse können in künftigen Klimaschutzteilkonzepten, Nahverkehrsplänen und Mobilitätsprojekten benachbarter Regionen – entsprechend angepasst – übernommen werden.

Zum Erreichen der von der Gemeinde Timmendorfer Strand geplanten CO<sub>2</sub>-Reduktion um bis zu 20 % bis zum Jahr 2020 sowie zur Optimierung des Mobilitätsverhaltens der Bürger und Besucher soll der Verkehr bzw. das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde mit geeigneten Maßnahmen zukünftig klimagerechter gestaltet werden.

An dieser Stelle steht im Vordergrund, Verkehr nachhaltig zu vermeiden. Dies kann durch Stadt- und Nutzungsstrukturen erreicht werden, die Verkehr gar nicht erst entstehen lassen. Wirkungen hiervon sind die Verkürzung von Wegelängen oder die Vermeidung von Mehrfachfahrten. Die Stadt- und Regionalplanung kann hier steuernd Einfluss nehmen, indem gemäß der grundlegenden Prinzipien der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr reduzierende Gemeindestrukturen entwickelt und umgesetzt werden.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand lebt überwiegend vom Tourismus, wird aber auch mit den vom einhergehenden MIV verursachten negativen Effekten, wie Lärm und Schadstoff-Emissionen, beeinträchtigt. Durch das Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand soll u.a. geprüft werden, inwieweit der Motorisierte Individualverkehr (MIV) d.h. der Autoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sprich Bus und Bahn verlagert und durch Park-and-Ride-Angebote aus dem inneren Gemeindegebiet ferngehalten werden kann. Dabei gilt es sicher zu stellen, dass die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge schrittweise in Richtung lärm- und emissionsarmer Fahrzeuge (Elektroantrieb) weiterentwickelt werden.

Entscheidendes Kriterium für ein erfolgreiches Gesamtkonzept sind neben den finanziellen Rahmenbedingungen die Vermeidung, Verlagerung und Optimierung des Autoverkehrs. Dies kann nur durch eine Optimierung der Infrastruktur alternativer Verkehrsmittel, wie Rad- und Fußverkehr und von Bus und Bahn, sowie eine sinnvolle Kombination all dieser Verkehrsmittel erreicht werden.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand sollte ihre Bemühungen um eine klimafreundliche zukunftsweisende Mobilität dabei nicht von den umliegenden Gemeinden isoliert betrachten und sich zukünftig mit Scharbeutz, Lübeck (Travemünde) und Neustadt/Holstein sowie Ratkau austauschen bzw. abstimmen, um langfristig eine ganzheitliche regionale Herangehensweise zu gewährleisten. Zudem werden in Zusammenarbeit mit den Akteuren Konzepte zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger untereinander ausgearbeitet und Maßnahmen festgelegt, welche die Attraktivität und den Nutzungsgrad der etablierten Ostseecard steigern.

Wichtig ist es für die Gemeinde Timmendorfer Strand ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches zusätzlichen Autoverkehr während des Aufenthalts der Besucher vermeidet oder zumindest entsprechend verlagert. Angedacht ist beispielsweise ein Elektrobuskonzept, das auch andere Verkehrsmittel, vor allem Fahrräder, berücksichtigt. Ein auf den Hotels, Pensionen sowie der Reha Klinik basierendes E-Bike-Fahrrad-Verleihsystem in Kombination mit emissionsarmen Nahverkehrsmitteln ist dabei das Ziel. Hier gilt es an bereits bestehende Ideen und Konzepte anzuknüpfen und diese entsprechend anzupassen. Der öffentliche Bürger-Workshop innerhalb der Verwaltung hat hier die Handlungsrichtung vorgegeben.

Zunächst wurde zusammen mit dem Auftraggeber die Zusammensetzung des Lenkungsausschusses abgestimmt.

Anschließend wurde dem Auftraggeber durch die Gutachter die nachfolgende Liste erforderlicher Unterlagen vorgelegt:

Grundlagen der Landesentwicklungs- und Regionalplanung:

- Flächennutzungsplanung
- Einwohnerstatistik
  - o Ortsteilscharf aktuelle Einwohnerzahlen,
  - o Einwohnerdichtekarte,
  - o Liste und kartografische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung,
  - o Liste und kartografische Darstellung der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung.
- Bevölkerungsprognose
- Pendlerverflechtungen (Statistisches Landesamt)

Grundlagen der Verkehrswegeplanung (Verkehrsinfrastruktur/PKW-Bestand):

- Topografische Kartendarstellung mit dem klassifizierten Straßennetz (Autobahn, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestrassen),
- Kartendarstellung mit Angaben zu den Kfz-Verkehrsmengen
- PKW-Bestandszahlen (Gemeinde und Landkreis)
- Topografische Kartendarstellung der Parkieranlagen (straßenbegleitende Parkplätze, Tief- und Hochgaragen, P&R etc.)
- Verkehrsentwicklungspläne
- Ausbaupläne für Straße und Schiene (Infrastruktur)

Arbeiten und Wohnen:

- gemeindescharfe Arbeitsplatzzahlen
- Ein-/Auspendler,
- Kartografische Darstellung des Binnenpendleranteils,
- Kartografische Darstellung der interkommunalen Pendlerverflechtungen,
- Kartografische Darstellung der Pendlerverflechtungen in den Großraum Lübeck und Hamburg

ÖPNV-Angebot:

- Liste mit Linien, Laufwegen, Betreiber und Konzessionslaufzeiten,
- Liniennetzkarte mit allen im Gemeindegebiet/Kreis verkehrenden SPNV und ÖPNV-Linien,
- Darstellung des Verkehrsangebots differenziert nach Verkehrstagesarten (kartografisch, tabellarisch),
- Leistungsdaten zum ÖPNVV nach Linie, Angaben Nutzwagenkm
  - o Fahrgästen pro Tag und Linie,
  - o Verkehrsleistung in Personenkilometer pro Tag und Linie,
  - o Fahrzeugauslastung.

- ÖPNV-Fahrgastzahlen im Jahr 2012 (linienbezogen differenziert nach Schülern / Nichtschülern)
- Liste mit freigestellten Schülerlinien, Laufwegen, Verkehrsunternehmen Auftraggeber und Vertragslaufzeiten,
- Statistik über die im ÖPNV und im freigestellten Schülerverkehr von den Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge nach Verkehrsart, Typ, Alter, Abgasnorm,
- Routen und Fahrzeiten von Sonderverkehren (mit Fahr-/Tourenplänen und Angaben beauftragten Unternehmen, Nutzkilometer- und/oder Wagenkilometer-Leistung,

#### Analyse Schülerbeförderung:

- Schulentwicklungs- und Schulstandortplanung
- Liste und kartografische Darstellung der (voraussichtlichen) Schülerzahlenentwicklung,
- Darstellung der Schulhaltestellen (Excel-Format),
- Tabelle mit den Schulanfangs- und Schlusszeiten von Schulen,
- Verflechtungsmatrix mit besuchter Schule und ortsteilscharfen aktuellen Schülerzahlen (Fahrschüler) im Excel-Format und kartographische Darstellung der Schulstandorte und ihrer Verflechtungen mit Wohnorten,
- Leistungen der Schulträger und des Landkreises im freigestellten Schülerverkehr (mit Fahrplänen und Angaben zu beauftragten Unternehmen, Nutzkilometer- und/oder Wagenkilometer-Leistung, Kosten des Verkehrs und Kostenträgerschaft)
- Erkenntnisse über den eingesetzten Fuhrpark, Fahrzeuggrößen, Niederflrigkeit, weitere Ausstattung (insbesondere Rollstuhlrampen, Fahrgastinformation innen).
- Finanzierung des ÖPNV im Schülerverkehr: Jeweils vom Kreis und den Schulverbänden/Städten übernommene Schülerbeförderungskosten

#### Freizeit und Touristik:

- Tabelle mit Bettenzahl und Übernachtungszahlen.
- Lage und Größe der Freizeiteinrichtungen

Soweit die Gemeinde Timmendorfer Strand, nicht zuletzt aufgrund Ihrer Struktur (knapp 10.000 Einwohner), erforderlichen Daten/Unterlagen nicht liefern konnte, haben die Gutachter entweder auf Vergleichsdaten oder Erfahrungswerte zurückgegriffen.

Darauf aufbauend wurde unter Beteiligung der verschiedensten Akteure die besonderen Bedarfe in der Gemeinde Timmendorfer Strand herausgearbeitet. Auf Grundlage dessen wurde dann durch uns eine Datenbasis erstellt, die die Grundlage für alle weiteren Workshops und die zu entwickelnden Ziele und Maßnahmen darstellte. Sämtliche Ziel- und Maßnahmenbeschreibungen wurden mit der Lenkungsgruppe des Projekts erörtert und beschlossen.

Auch innerhalb der Verwaltung muss zukünftig ein ständiger Austausch zwischen den Umsetzungsgruppen bestehen, um entsprechend der Zielkonzeption steuernd eingreifen zu können. Auch der Umsetzung im Arbeitsalltag kommt eine bedeutende Rolle zu.

Eine große Rolle spielt auch die Kommunikation mit der Bevölkerung. Immerhin soll durch die Maßnahmen im vorliegenden Konzept eine nachhaltige Verhaltensänderung herbeigeführt werden, was nur durch eine breite Akzeptanz geschehen kann. Insbesondere bei der Einführung restriktiver Maßnahmen ist eine gezielte Information über neue Angebote und Verbesserungen erforderlich (Stichwort „Push & Pull“). Auch finanzhaushaltsintensive Maßnahmen, die in Konkurrenz zu anderen kommunalen Aufgaben stehen, setzen Transparenz und Beteiligung voraus. Bereits im Rahmen der Konzeptentwicklung haben erste Maßnahmen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden (Workshops, Presse, Internet).

Die politischen Gremien der Gemeinde Timmendorfer Strand wurden laufend über den Stand des Projekts informiert und entsprechend beteiligt. Nach Abschluss des Projekts und Vorliegen des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand erfolgt eine Beschlussfassung der politischen Gremien. Die dadurch spürbare und nachhaltige Senkung der CO<sub>2</sub>-Belastung, insbesondere durch den Kfz-Verkehr, soll mit der Umsetzung von Projekten in den fünf nachfolgend definierten Maßnahmenpaketen 3.4.1 – 3.4.5 erreicht werden.

Um das angestrebte Ziel der 20-prozentigen CO<sub>2</sub> Reduktion zu erreichen, plant die Gemeinde Timmendorfer Strand, ihren Möglichkeiten entsprechend, mittelfristig die Projekte aus den Maßnahmenpaketen des Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität umzusetzen.

### 3.1 ENERGIE- UND CO2-BILANZ

Grundlage der zukünftigen Maßnahmenvorschläge bildet eine Ist-Analyse, die am Anfang des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand steht. Erste für das Klimaschutzteilkonzept relevante Fragen wurden dabei geklärt:

- Wo steht die Gemeinde Timmendorfer Strand heute im Klimaschutz?
- Wo gibt es Ansatzpunkte für zukünftige Klimaschutzaktivitäten?

Den Gutachtern standen dabei qualitative und quantitative Möglichkeiten zur Verfügung, die leider nicht durch örtliche Datenmengen umfangreich belegt wurden, was jedoch für Kommunen unter 10.000 Einwohner nicht untypisch ist.

Dem kommunalen Klimaschutzmanagement hilft zukünftig eine regelmäßige Ist-Analyse dabei, den Überblick über Maßnahmen und Projekte zu behalten und die Situation jährlich neu zu bewerten.

Zu einer Ist-Analyse gehören:

- Analyse der Struktur in der Gemeinde und Darstellung der Entwicklung
- Feststellung der bisher durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen, ihrer Wirkung und Erfolge und der daraus gesammelten Erfahrungen (Aktivitätsprofil)
- Identifikation der relevanten Akteure, Bestimmung ihrer Beziehungen und Einflussmöglichkeiten (Akteursanalyse)
- CO2-Bilanz (quantitative Analyse)

Eine wichtige Basis für das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand ist eine Übersicht darüber, welche Aktivitäten die Gemeinde Timmendorfer Strand bisher schon zum Klimaschutz beigetragen hat und welche Akteure vor Ort außerdem noch aktiv sind. Dabei kann einerseits aus Fehlern der Vergangenheit gelernt werden, andererseits lassen sich Anknüpfungspunkte für weitere Schritte in der Zukunft finden.

Eine Energie- und CO2-Bilanz der klimarelevanten Emissionen ist zur Erarbeitung eines Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand von entscheidender Bedeutung. Auf dieser aufbauend werden die Potenziale für die Gemeinde Timmendorfer Strand berechnet. Davon werden wiederum Maßnahmenpakete abgeleitet, Projekte entwickelt und abschließend ein Prioritätenkatalog erstellt. Zudem dient die CO2-Bilanz der Entwicklung von Indikatoren in der Gemeinde Timmendorfer Strand. Diese sind für einen detaillierten Vergleich sowie eine Erfolgskontrolle nötig.

## ÜBERSICHT ÜBER BEREITS STATTEGEFUNDENE MAßNAHMEN

In den letzten Jahrzehnten wurden in der Gemeinde Timmendorfer Strand kontinuierlich vielfältige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Steigerung der Attraktivität als Seeheilbad und bekannte Tourismusdestination vorgenommen. Die Gemeinde Timmendorfer Strand investierte in die Gestaltung der öffentlichen Räume und die Verschönerung des Ortskerns. Diese öffentlichen Investitionen in die touristische Infrastruktur zogen auch private Investitionen nach sich.

Ab 2011 (voraussichtlich bis 2020) wurde eine neue Bauphase zur Erweiterung des zukünftigen Zentrums und Gestaltung des Straßenraumes sowie des Kurparks eingeleitet. Unter vielen anderen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Schaffung und Begrünung von verkehrsberuhigten Einkaufsstraßen
- Neuausweisung von Pkw- und Fahrradparkplätzen
- Aufwertung des Fußgängerbereichs und Installation von Effektbeleuchtung und Lichtkunst an markanten Fußgänger Routen sowie im Kurpark
- Anlage von Sonderflächen und Tourismus-Magneten, z.B. Wasserspielen
- Neubau eines Minigolfplatzes im Kurpark, außerdem Sitzmöbel und Kinderspielplätze

Zur Minderung des Zielsuchverkehrs vor Ort wird das bereits bestehende Parkleitsystem angepasst und verbessert, um den MIV effizienter zu lenken. Über die Einführung eines Hotelleitsystems wird zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Studie nachgedacht.

Um einer zukünftigen Infrastruktur für Elektromobilität den Weg zu ebnen, wurde der Aufbau von zwei Elektro-Tankstellen (Standorte RWE Kundenzentrum und Famila) beschlossen und zwischenzeitlich in Betrieb genommen.

Es sind weitere Maßnahmen zur Stärkung des Tourismus in Planung, die einen weiteren Anstieg des MIV erwarten lassen. So soll nahe der Gemeinde in Hemmelsdorf ein alter Fischerhof touristisch erschlossen werden.

Eine verwaltungsinterne Erstellung wird sich bei der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung zunächst auf schon vorhandenes Datenmaterial beziehen, da keine umfangreichen Erhebungen möglich sind. Im Rahmen von Akteursgesprächen und/oder Workshops wurde die Liste von kommunalen Aktivitäten im Klimaschutz ergänzt, vervollständigt und sortiert.

## AKTIVITÄTSPROFIL

Die bisher durchgeführten Aktivitäten und Klimaschutzmaßnahmen wurden mit der Zielsetzung, die bereits vorhandenen Informationen und Erfahrungen sowie erfolgversprechende Ansätze zu nutzen und mögliche Hemmnisse und Umsetzungsvoraussetzungen zu erkennen, zusammengetragen.

Anhand der im Folgenden zusammengestellten Fragen wurde eine detaillierte Analyse von Klimaschutzaktivitäten im Bereich Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand durchgeführt:

- Gibt es eine städtische Zielsetzung/Strategie zum Klimaschutz für den Verkehr?
- Durch welche Kriterien und Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung wird eine Reduzierung der Verkehrsbelastung erreicht (z.B. Aktivitäten im Bereich Stadtentwicklung zur Vermeidung neuer Verkehre)?
- Wo gibt es positive Entwicklungen (z.B. autoarmes/freies) Wohnen?
- Wo gibt es gegenläufige Entwicklungen (z.B. Konkurrenz umliegender Gemeinden durch Ausweisung von Bau- und Gewerbegebieten)?
- Welche Maßnahmen wurden durchgeführt, um das ÖPNV-Angebot zu verbessern sowie die Attraktivität von Rad- und Fußverkehr zu steigern (Erhöhung des Modal Split)?
- Wie wird dies mit verkehrslenkenden Maßnahmen im MIV verknüpft (z.B. Parkraummanagement, Park & Ride-Angebote, Verkehrsfluss, Zufahrtsbeschränkungen bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV)?
- Welche Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität gibt es für die kommunalen Mitarbeiter (z.B. Job-Ticket, Fahrradstellplätze, Umstellung des kommunalen Fahrzeugparks auf emissionsarme Fahrzeuge)?
- Welche Aktivitäten zur Reduktion der Emissionen im Berufs- und Wirtschaftsverkehr werden bereits durchgeführt (z.B. Mobilitätsmanagement, Flottenmanagement)?
- Gibt es Aktivitäten im Rahmen der Umweltbildungsarbeit (z.B. Schulwegpläne, städtische Projekte zur Mobilitätserziehung an Schulen, Spritsparkurse etc.)?
- Welche Möglichkeiten nutzt die Kommune, um eine klimaverträglichere Pkw-Nutzung zu fördern (z.B. Förderung der Anschaffung besonders effizienter Fahrzeuge, Unterstützung von Car-Sharing und Fahrgemeinschaften)?

Die Verwaltung hat zur Beantwortung der meisten Fragen Material zur Verfügung stellen können. Dieses wurde bei der Erarbeitung der Workshops sowie der sich daraus ableitenden Maßnahmenvorschläge durch den Gutachter weiter verarbeitet.



## EMISSIONSFAKTOREN VERKEHR

Zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs einer Kommune werden zu den Verkehrsmengen (Fahrleistungen, Verkehrsleistungen) passende Emissionsfaktoren benötigt. Unabhängig davon, ob die Datenlage der Gemeinde eine Detailbilanz ermöglicht oder ob nur mittels Kurzbilanz die Größenordnung der verkehrsbedingten Emissionen ermittelt werden soll, bestehen bestimmte Anforderungen an die Emissionsfaktoren. Durch neue Fahrzeugtechniken und rechtliche Vorschriften ändern sich die spezifischen Emissionen im Zeitverlauf. Die Emissionsfaktoren müssen daher die Kfz-Bestände und Fahrzeugtechnologien (insb. Kraftstoffeffizienz) sowie andere Einflüsse auf die spezifischen Emissionen (z.B. Biokraftstoffe) im jeweiligen Bezugsjahr abbilden.

## BERECHNUNG VON POTENZIALEN IM BEREICH VERKEHR

Im Bereich Verkehr werden die Rahmenbedingungen der technischen Entwicklung vor allem durch die europäische sowie die Bundes- und Landesebene gesetzt. Zusätzliche Einsparpotenziale auf kommunaler Handlungsebene ergeben sich in erster Linie durch Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer.

Die Rahmenbedingungen der technischen Entwicklung sind im Verkehr vor allem durch die EU (z.B. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte Kfz, Erneuerbare-Energien-Richtlinie) sowie auf Bundes- und Landesebene (z.B. CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Steuer) vorgegeben. In den kommenden Jahren werden die spezifischen Energieverbräuche der Verkehrsmittel und damit die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter abnehmen. Unter der Annahme, dass sich Verkehrsmengen und Modal Split in einer Kommune in zukünftigen Jahren nicht ändern, sondern auf dem gleichen Niveau wie im Basisjahr bleiben, werden die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen damit bereits ohne weitere Maßnahmen abnehmen. Wenn der Verkehr zukünftig ansteigt, werden die Emissionsrückgänge entsprechend geringer ausfallen.

Den größten Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen haben der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Schwerlastverkehr. Deshalb haben Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Verlagerung auf emissionsärmere und emissionsfreie Verkehrsmittel des Umweltverbunds ein großes Minderungspotenzial. Durch Verlagerung vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn) werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrt um 40–70 Prozent reduziert. Beim Rad- und Fußverkehr werden die Emissionen der Fahrzeugnutzung komplett vermieden. Fallen Fahrleistungen komplett weg, z.B. durch eine Erhöhung der Fahrzeug-Besetzungsgrade (Fahrgemeinschaften) oder eine erhöhte Lkw-Auslastung, werden die Emissionen der Fahrzeugnutzung ebenfalls im Umfang der eingesparten Fahrleistung komplett vermieden.

Der motorisierte Straßenverkehr wird auch bei einer signifikanten Verlagerung von Fahrten auf Rad und öffentlichen Verkehr weiterhin einen hohen Anteil am Verkehr im Gemeindegebiet haben. Deshalb ist es notwendig, den verbleibenden Verkehr möglichst energieeffizient

zu gestalten. In der Gemeinde Timmendorfer Strand muss im Rahmen der Potenzialanalyse darüber hinaus abgeschätzt werden, welche Emissionsminderungen durch zusätzliche Maßnahmen, insbesondere zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung, aber auch zur Effizienzsteigerung, möglich sind.

Bei einer Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsmittel mit niedrigeren spezifischen Emissionen muss die Berechnung den Unterschied der spezifischen Emissionen zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Entscheidend ist nicht die Emission pro Fahrzeug, sondern pro Nutzeneinheit (Verkehrsleistung in Personen- km bzw. Tonnen-km). Grundsätzlich hängt bei allen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer abzielenden Maßnahmen die Höhe der Einsparpotenziale entscheidend davon ab, welcher Anteil der Zielgruppe und damit der Fahr- und Verkehrsleistungen durch die Maßnahmen erreicht wird. Hierfür ist neben der generellen Wirksamkeit der Maßnahme (nur Information wirkt schwächer als Angebotsverbesserungen) vor allem die Intensität der Maßnahmenumsetzung entscheidend.

Die größten Emissionsminderungen sind durch eine Verkehrsvermeidung und durch Verlagerung auf die emissionsfreien Verkehrsmittel Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Relevante Potenziale sind weiterhin auch durch Fahrleistungsreduktionen durch die Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr vorhanden sowie durch eine Erhöhung der Fahrzeugauslastung (z.B. im Berufsverkehr). Die Einsparpotenziale durch Effizienzmaßnahmen sind auf kommunaler Ebene gering, da sie im Wesentlichen nur durch Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer und in gewissem Rahmen durch Verkehrsflussoptimierungen erreicht werden.

## METHODISCHE BASIS ZUM AUFBAU EINER CO<sub>2</sub>-BILANZIERUNG

Zentraler Aspekt ist der Aufbau eines Bilanzierungssystems für die Energie- und CO<sub>2</sub>- Bilanz der Gemeinde Timmendorfer Strand. Grundlage der Bilanzierung bildet eine Verkehrsdatenplattform, in der die verkehrsrelevanten Grundlageninformationen zusammengetragen und vor dem Hintergrund einer digitalen Karte streckenfein analysiert werden.

Die Verkehrsdatenplattform wird auf der räumlichen Struktur der Gemeinden (Siedlungsstruktur, Einwohnerzahlen, Flächennutzungen, Verkehrsaufkommensraten) aufgebaut. Fehlende Daten werden aus statistischen Quellen bzw. bestehenden Befragungen ergänzt. Diese Informationen bilden die Nachfrageseite der Untersuchung.

Dem gegenüber steht die Angebotsseite, die Verkehrsinfrastruktur in Form von Straßennetzen, Schienenanbindungen und ÖPNV-Linien, Radverkehrsführungen, Einrichtungen zum Parken und zum Verkehrsmittelwechsel (P+R) etc. Diese Grundlagendaten liegen vor und werden ggf. ergänzt und verfeinert. Für die Beschreibung der Verkehrssituation ist es erforderlich, Daten aus Verkehrszählungen zu übernehmen oder zu ermitteln.

## METHODE DER BERECHNUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

Normalerweise werden mit Hilfe der Verkehrsmodellierung Angebots- und Nachfrageseite zu einem Gesamtbild der Streckenbelastungen und damit der Verkehrsleistung zusammengeführt. Auf dieser Basis kann die lokal differenzierte Klimabilanzierung erfolgen. Sie erfolgt über die Verwendung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) des Umweltbundesamtes. Die im Verkehrsmodell enthaltenen Fahrzeugbewegungen lassen sich mit den Faktoren des HBEFA für eine streckengenaue und somit auch gemeindescharfe Bilanzierung aller relevanten Kenngrößen (CO<sub>2</sub>, Energieverbrauch, weitere treibhauswirksame Gase) verwenden. Mit dieser Grundlage können Wirkungen von Maßnahmen aus allen relevanten Themenfeldern (Verhaltensänderungen, Änderungen im Verkehrsangebot etc.) quantifiziert werden.

Bei der Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr ist festzustellen, dass diese im Zusammenspiel von effizienteren Fahrzeugtechnologien, der demografischen Entwicklung, der Entwicklung der Verkehrsmengen und der Benzinpreisänderungen rückläufig sind. Da sich die Fahrzeugflotte bis ins Jahr 2030 weiter klimafreundlich entwickeln wird, ist auch für das Referenzszenario kein CO<sub>2</sub>-Emissionszuwachs zu erwarten.

## ERFASSUNG DER VERFÜGBAREN ORTSSPEZIFISCHEN VERKEHRSDATEN

Zu den o.a. Verkehrsbelastungszahlen des umgebenden Straßennetzes sollten weitere innerörtliche Verkehrszählpunkte während der Projektlaufzeit, aber auch in der späteren Controllingphase, zur stichprobenartigen Datenerhebung eingerichtet werden.

Für das gesamte Gemeindegebiet werden in Bezug auf die Fragestellungen die aktuellen Verkehrsdaten sowie die Menge der eingesetzten Kraftstoffe in den verschiedenen Sektoren erfasst und bilanziert.

Unterschieden wird nach:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖPNV)
- Taxi
- Schienengebundener Verkehr
- Omnibusverkehr (Autokraft)
- Linientaxi
- Schiffsverkehr
- Radverkehr
- Fußgänger

Innerhalb dieser Sektoren gilt es zu unterscheiden nach Berufs- und Pendlerverkehr, Schülerverkehr, Tourismusverkehr.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Emissionen des MIV und des ÖPNV zu, die durch den Tourismus verursacht werden. Dabei werden saisonale Unterschiede erfasst und bewertet.

#### ANALYSE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR DER VERSCHIEDENEN VERKEHRSTRÄGER

Es erfolgt eine Analyse der Ist-Situation anhand der von der Gemeinde Timmendorfer Strand vorgelegten Informationen bezogen auf das Verkehrsaufkommen, die Zusammensetzung des Verkehrs sowie die eigenen Recherchen vor Ort in den vorhandenen Verkehrsnetze, deren prozentualer Anteil, deren zeitliche Verteilung über das Jahr sowie deren räumliche Verteilung im Gemeindegebiet. Dabei werden auch die Parkplätze, Abstellflächen für Fahrräder sowie wie Park & Ride - Zonen erfasst. Weiterhin wird die Parkraumbewirtschaftung untersucht. Berücksichtigt werden dabei natürlich auch geplante Verkehrsinfrastrukturprojekte wie die Fehmarnbelt-Querung, ein sich in Planung befindlicher 18 km langer Tunnel von Rødby in Dänemark nach Puttgarden auf der Insel Fehmarn. Hier könnten Autos und Güterzüge zu einem signifikant höheren Verkehrsaufkommen führen.

Die Auswirkungen der beabsichtigten Stilllegung der Bäderbahn und die sich daraus ergebenden Anpassungen im Busnetz des Kreises Ostholstein, der sich verschiebenden Reisenströme bei Pendlern, Schülern, Auszubildenden und Gästen ist nicht Bestandteil der Analysen.

Nach Vorgabe der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand sind diese Themenkomplexe und deren Wirkungen auf den Verkehr und damit die Schadstoff- und Lärmbilanz nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Basis der Analyse sind die durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) in Auftrag gegebenen Verkehrszählungen an den Standorten:

**Straße:** A 1  
**Zählst.-Nr.:** 2030133  
**Lage i. Abschn.** 130  
**gültig von Nk:** 2030003  
**gültig bis Nk:** 2030004  
**nächster Ort:** Sereetz

**Straße:** L 181  
**Zählst.-Nr.:** 20300015  
**Lage bei km:** 2,7  
**gültig von km:** 0  
**gültig bis km:** 7,6  
**nächster Ort:** Ratekau

**Straße:** B 76  
**Zählst.-Nr.:** 2030602  
**Lage bei km:** 10  
**gültig von km:** 7,7  
**gültig bis km:** 12  
**nächster Ort:** Scharbeutz

**Straße:** L 180  
**Zählst.-Nr.:** 2030623  
**Lage bei km:** 0,5  
**gültig von km:** 0  
**gültig bis km:** 4,3  
**nächster Ort:** Pansdorf

**Straße:** B 76  
**Zählst.-Nr.:** 2030401  
**Lage bei km:** 18,6  
**gültig von km:** 12  
**gültig bis km:** 19,2  
**nächster Ort:** Timmendorf

Die Zählungen wurden an diesen Messpunkten im Auftrag des LBV-SH zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit unterschiedlichen Zielvorgaben durchgeführt. Weiteres Zählmaterial konnte im fraglichen Zeitraum nicht zur Verfügung gestellt werden, daher hat der Gutachter in Abstimmung mit der Verwaltung auf den vorhandenen Daten aufgebaut. Um sie für die weitere Berechnung zu verwenden, war es zunächst notwendig sie in geeigneter Weise auf einen gemeinsamen Startzeitpunkt zu extrapolieren und eventuelle Unterschiede durch die verschiedenen Erhebungszeitpunkte und Methoden zu vernachlässigen.

Dies führte für die oben angegebenen Zählstellen zu folgenden Ergebnissen:

| 2030133             | Einheit    | Jahr  |       |       |       | 2015     |
|---------------------|------------|-------|-------|-------|-------|----------|
|                     |            | 1995  | 2000  | 2005  | 2010  |          |
| <b>DTV</b>          | Kfz/24h    | 42909 | 44433 | 42425 | 40714 | 42620    |
| <b>PV</b>           | Fz/24h / % | 40307 | 40993 | 39083 | 37119 | 39376    |
| <b>GV</b>           | Fz/24h / % | 2602  | 3440  | 3342  | 3595  | 3245     |
| <b>SV</b>           | Fz/24h / % | 2117  | 2327  | 2164  | 2335  | 2236     |
| <b>Radfahrer</b>    | R/24h      | -     | -     | -     | 0     | 0        |
| <b>Ferienfaktor</b> | -          | 1,65  | 1,43  | 1,12  | 1,55  | 1,427175 |
| <b>DTV Werktags</b> | Kfz/24h    | 35347 | 41187 | 40558 | 35549 | 38160    |
| <b>DTV Sonntags</b> | Kfz/24h    | 44589 | 39333 | 45945 | 42954 | 43205    |
| <b>DTV Urlaub</b>   | Kfz/24h    | 58466 | 58794 | 45468 | 55115 | 54461    |
| <b>Mt / Pt</b>      | Kfz/h / %  | 2575  | 2536  | 2433  | 2341  | 2471     |
| <b>Mn / Pn</b>      | Kfz/h / %  | 472   | 474   | 436   | 407   | 447      |

| 20300015            | Einheit    | Jahr  |       |       |          | 2015     |
|---------------------|------------|-------|-------|-------|----------|----------|
|                     |            | 1995  | 2000  | 2005  | 2010     |          |
| <b>DTV</b>          | Kfz/24h    | 9875  | 9146  | 8455  | 9159     | 9159     |
| <b>PV</b>           | Fz/24h / % | 9528  | 8826  | 8128  | 8827     | 8827     |
| <b>GV</b>           | Fz/24h / % | 347   | 320   | 327   | 331      | 331      |
| <b>SV</b>           | Fz/24h / % | 205   | 162   | 151   | 173      | 173      |
| <b>Radfahrer</b>    | R/24h      | 203   | 148   | 185   | 179      | 179      |
| <b>Ferienfaktor</b> | -          | 1,5   | 1,29  | 1,28  | 1,361779 | 1,361779 |
| <b>DTV Werktags</b> | Kfz/24h    | 8510  | 8368  | 7942  | 8273     | 8273     |
| <b>DTV Sonntags</b> | Kfz/24h    | 10006 | 10013 | 8320  | 9446     | 9446     |
| <b>DTV Urlaub</b>   | Kfz/24h    | 12793 | 10836 | 10169 | 11266    | 11266    |
| <b>Mt / Pt</b>      | Kfz/h / %  | 592   | 526   | 489   | 536      | 536      |
| <b>Mn / Pn</b>      | Kfz/h / %  | 99    | 91    | 78    | 89       | 89       |

| 2030602             | Einheit    | Jahr  |       |       |       | 2015     |
|---------------------|------------|-------|-------|-------|-------|----------|
|                     |            | 1995  | 2000  | 2005  | 2010  |          |
| <b>DTV</b>          | Kfz/24h    | 10226 | 11423 | 9934  | 10610 | 10548    |
| <b>PV</b>           | Fz/24h / % | 9926  | 11010 | 9632  | 10214 | 10196    |
| <b>GV</b>           | Fz/24h / % | 300   | 413   | 302   | 396   | 353      |
| <b>SV</b>           | Fz/24h / % | 257   | 312   | 251   | 279   | 275      |
| <b>Radfahrer</b>    | R/24h      | 822   | 815   | 1467  | 1455  | 1140     |
| <b>Ferienfaktor</b> | -          | 1,41  | 1,13  | 1,53  | 1,41  | 1,356685 |
| <b>DTV Werktags</b> | Kfz/24h    | 9071  | 10811 | 8302  | 9270  | 9364     |
| <b>DTV Sonntags</b> | Kfz/24h    | 10176 | 12735 | 12836 | 12813 | 12140    |
| <b>DTV Urlaub</b>   | Kfz/24h    | 12797 | 12227 | 12738 | 13052 | 12704    |
| <b>Mt / Pt</b>      | Kfz/h / %  | 614   | 651   | 569   | 610   | 611      |
| <b>Mn / Pn</b>      | Kfz/h / %  | 102   | 126   | 104   | 106   | 110      |

| 2030623             | Einheit    | Jahr |      |      |      | 2015     |
|---------------------|------------|------|------|------|------|----------|
|                     |            | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 |          |
| <b>DTV</b>          | Kfz/24h    | 2367 | 2446 | 3146 | 3667 | 2907     |
| <b>PV</b>           | Fz/24h / % | 2179 | 2245 | 2885 | 3367 | 2669     |
| <b>GV</b>           | Fz/24h / % | 188  | 201  | 262  | 300  | 238      |
| <b>SV</b>           | Fz/24h / % | 153  | 190  | 219  | 223  | 196      |
| <b>Radfahrer</b>    | R/24h      | 85   | 79   | 77   | 76   | 79       |
| <b>Ferienfaktor</b> | -          | 1,09 | 1,29 | 0,92 | 0,78 | 0,978146 |
| <b>DTV Werktags</b> | Kfz/24h    | 2400 | 2286 | 3400 | 3992 | 3020     |
| <b>DTV Sonntags</b> | Kfz/24h    | 1862 | 2194 | 2243 | 3070 | 2342     |
| <b>DTV Urlaub</b>   | Kfz/24h    | 2617 | 2959 | 3115 | 3126 | 2954     |
| <b>Mt / Pt</b>      | Kfz/h / %  | 142  | 147  | 181  | 212  | 171      |
| <b>Mn / Pn</b>      | Kfz/h / %  | 24   | 24   | 31   | 34   | 28       |



| 2030401                        | Einheit    | Jahr |       |      |      | 2015     |
|--------------------------------|------------|------|-------|------|------|----------|
|                                |            | 1995 | 2000  | 2005 | 2010 |          |
| <b>DTV</b>                     | Kfz/24h    | 7841 | 9518  | 6583 | 8132 | 8019     |
| <b>PV</b>                      | Fz/24h / % | 7616 | 9226  | 6283 | 7715 | 7710     |
| <b>GV</b>                      | Fz/24h / % | 225  | 292   | 280  | 417  | 304      |
| <b>SV</b>                      | Fz/24h / % | 190  | 200   | 188  | 155  | 183      |
| <b>Radfahrer</b>               | R/24h      | 54   | 95    | -    | 0    | 50       |
| <b>Ferienfaktor</b>            | -          | 1,31 | 1,3   | 1,35 | 1,15 | 1,272941 |
| <b>DTV <sup>Werktags</sup></b> | Kfz/24h    | 7044 | 8109  | 6041 | 7704 | 7225     |
| <b>DTV <sup>Sonntags</sup></b> | Kfz/24h    | 8424 | 13526 | 6625 | 8882 | 9364     |
| <b>DTV <sup>Urlaub</sup></b>   | Kfz/24h    | 9218 | 10541 | 8154 | 8876 | 9197     |
| <b>Mt / Pt</b>                 | Kfz/h / %  | 470  | 543   | 376  | 468  | 464      |
| <b>Mn / Pn</b>                 | Kfz/h / %  | 78   | 105   | 69   | 81   | 83       |

Ein Einbeziehen des lokalen Schienenverkehrs ist unter anderem wegen der bevorstehenden starken Veränderung im Rahmen des FFBQ Projektes unterblieben, zumal die Gemeinde Timmendorfer Strand auf diese Entwicklung keinen Einfluss nehmen kann.

Die das Gemeindegebiet berührenden Schiffsverkehre waren trotz schriftlicher Anfrage des beauftragten Beratungsunternehmens und ebenfalls schriftlicher Aufforderung der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand nicht in der Lage den Verbrauch an Treibstoff und ihren jeweiligen Verkehrsanteil auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand mitzuteilen. Sie mussten daher für die weitere Berechnung außen vor bleiben. Die Berater bedauern dies sehr, halten jedoch den sich daraus ergebenden systematischen Fehler im Vergleich zur vorhandenen Datenbasis für vernachlässigbar.

Auf der Grundlage dieser Datenbasis wurden die nach der oben beschriebenen Methode des UBA sich ableitenden Schadstoffmengen berechnet und auf der Basis der durch die Europäische Union beauftragten Studie der Universität zu Delft zur Monetarisierung der Schadstoff- und Lärmbelastung in einen Euro Betrag umgerechnet. Der Gutachter hat der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand diese Studie zur Verfügung gestellt. Dabei wurde die Gemeinde Timmendorfer Strand nach Abstimmung mit der Verwaltung in die Kategorie Gemeinden bis 50.000 Einwohner eingestuft. Ursache für diese Einstufung sind vor allem die Tagestouristen und deren Verteilung über das Jahr. Der sich ergebende Eurobetrag symbolisiert den Betrag der jährlich aufzuwenden ist, um den durch die Schadstoffemission entstehenden Schaden für die Gesellschaft und die Betroffenen zu beseitigen.

Bei der Berechnung der Schadstoffmengen haben wir folgende Faktoren zum Einsatz gebracht:



|            |        |       |        |
|------------|--------|-------|--------|
| Energieart | Otto   |       | Diesel |
| NOx        | 32,9   | kg/TJ | 28,2   |
| SOx        | 2      | TJ/TJ | 1,4    |
| CO2        | 14.196 | Kg/TJ | 9.944  |

|         |         |                      |
|---------|---------|----------------------|
| Germany | 430.500 | Metroplitan Heat Cox |
|         | 138.800 | Urban Heat Cox       |
|         | 83.900  | non Urban Cox        |
|         | 172.200 | PM 10 Metropolitan   |
|         | 55.500  | PM 10 Urban          |
|         | 33.600  | PM 10 non Urban      |
|         | 12,7    | Nox                  |
|         | 1,4     | NMVOC                |
|         | 11      | Sox                  |

Noise weighting factors for different vehicle classes Urban (50 km/h)

|                       |      |
|-----------------------|------|
| Passenger car petrol  | 1    |
| Passenger car diesel  | 1,2  |
| HDV solo < 12 ton GVW | 9,8  |
| HDV solo > 12 ton GVW | 13,2 |

Grundlage dieser Faktoren sind die Abstimmungen der Umweltbehörden im Rahmen der Zusammenarbeit der Umweltbehörden der Länder der europäischen Union, die dann Eingang gefunden haben in die Richtlinie des Umweltbundesamtes zur Berechnung der Schadstoffmengen aus den Verkehrsmengen.

Diese Berechnungsmethode ist nicht vergleichbar mit dem durch die RWE gewählten Ansatz der sich an der Zahl der Haushalte sowie der Fahrzeuge in diesen orientiert.

| Schadstoffe       | CO 2       | NOx   | SOx    | Lärm     |
|-------------------|------------|-------|--------|----------|
| Personenverkehr   | 15.456,06  | 5,73  | 34,92  | 140,2    |
| Güterverkehr      | 18.290,20  | 7,85  | 47,86  | 1.303,56 |
| Schwerlastverkehr | 68.210,70  | 29,28 | 178,5  | 1.755,81 |
| Summe             | 101.956,96 | 42,86 | 261,28 | 3.199,57 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| <b>Euro</b>  | <b>CO 2</b>  | <b>NOx</b> | <b>SOx</b>   | <b>Lärm</b>   | <b>Total</b>  |
|--------------|--------------|------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>PKW</b>   | 850.429,41   | 315.355,03 | 1.921.525,97 | 7.714.072,18  | 10.801.400,00 |
| <b>GKV</b>   | 19.626,12    | 8.424,89   | 51.359,40    | 1.398.767,54  | 1.478.200,00  |
| <b>SKV</b>   | 300.858,30   | 129.149,21 | 787.313,33   | 7.744.385,75  | 8.961.700,00  |
| <b>Summe</b> | 1.170.913,82 | 452.929,12 | 2.760.198,70 | 16.857.225,47 | 21.241.300,00 |

Betrachtet man die wesentlichen Ursachen der Schadstoffemission sowie der entstehenden Lärmemission findet man die offensichtlichen Schwerpunkte im PKW und Schwerlastverkehr. Hier stechen vor allem die Tagestouristen, die mit dem PKW anreisen, sowie der Versorgungsverkehr für das ortsansässige Großgewerbe sowie die Beherbergungsbetriebe hervor. Sie liefern die beiden wesentlichen Quellen für die auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand emittierten Schadstoffe und gleichzeitig auch die wesentlichen Quellen des anfallenden Lärms.

## 3.2 POTENZIALANALYSE

### PROGNOSE DER MINDERUNGSPOTENTIALE

Für diesen Schritt ist es erforderlich, ein Referenzszenario für das Prognosejahr und verschiedenen ausgeprägte Umsetzungsszenarien für den Klimaschutz zu entwickeln. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 gewählt. Das Referenzszenario wird nun ohne gezielte Klimaschutzanstrengungen umgesetzt und stellt somit den „Prognose-Null-Fall“ und die Bemessungsreferenz für jegliche Bewertungen von Maßnahmenbündeln und Umsetzungsszenarien dar. Im Gegensatz dazu kann ein umfassendes Klimaschutzszenario mit einem unterstellten Maximum an umgesetzten Klimaschutzanstrengungen zeigen, welche Potentiale für ein Klimaschutzprogramm bestehen. Da davon ausgegangen werden kann, dass eine Gemeinde nicht sämtliche Maßnahmenbündel auf einmal umsetzen wird, sind darüber hinaus noch unterschiedliche Umsetzungsszenarien entwickelt worden, die jeweils für sich im Vergleich zum Referenzszenario eine Wirkung aufweisen.

Des Weiteren bietet die Methode der Bilanzierung der Ausgangssituation auch die Möglichkeit im Sinne eines Controlling-Instrumentes quantifizierte Klimaschutzziele zu definieren und deren Erreichbarkeit später zu überprüfen.

Da umfassende touristische Statistiken vorliegen, lässt sich mit Hilfe der oben genannten Verkehrsstatistiken die Energie- und CO<sub>2</sub> Bilanz für diese Gruppe gut ableiten. Die Daten für die Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz werden u.a. auch von den Besucherzahlen und deren verwendeten Motor- bzw. Kraftstofftyp abgeleitet. So haben in 2012 knapp 240.000 Touristen Timmendorfer Strand besucht, wovon nach Schätzungen der Verwaltung etwa 80 % - 90 % mit dem Auto anreisen und dieses auch vor Ort nutzen. Dazu kommt das hohe Aufkommen an Tagesgästen. Aus Bundesstatistiken kann die Verteilung auf Leistungsklassen und durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch übertragen werden.

Wie in der Potenzialanalyse in Kapitel 3.2 dargestellt, liegen viele der Faktoren, die die Entwicklung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor beeinflussen, außerhalb des Handlungsspielraums der Gemeindeverwaltung Timmendorfer Strand. So sind beispielsweise technologische Fortschritte, die den spezifischen Kraftstoffverbrauch verbessern, sowie Entwicklungen im Straßengüterverkehr Aspekte, die eine Gemeinde als gegeben hinnehmen muss. Der Fokus der Klimaschutzarbeit der Gemeinde Timmendorfer Strand zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität muss also auf anderen Schwerpunkten liegen. Aufgrund der gegebenen Voraussetzungen, die nur geringfügig von der Gemeindeverwaltung Timmendorfer Strand beeinflusst werden können, erschwert sich auch die Festlegung eines konkreten Zieles zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor.

Auf dieser Grundlage stellt der Gutachter hier 3 Szenarien der Entwicklung vor:

**Szenario 1** geht davon aus, dass sich die derzeitige Situation auf der Basis des Bundestrends weiter entwickelt. Es wird unterstellt, dass sich die Gemeinde Timmendorfer Strand und ihre Aktivitäten im Rahmen des Klimaschutzkonzepts so entwickeln, wie die Bundesrepublik Deutschland dies im Mittel plant. Damit werden Reduktion in den verschiedenen Kategorien an Schadstoffemission und Lärm in einer Größenordnung von bis zu 20 % erwartet. Dazu sind natürlich wesentliche Veränderungen im Nutzerverhalten zu unterstellen, die nur bei einem konsequenten Übergang zum elektromobilen Verkehr sowie zur deutlichen Steigerung des Anteils an Fuß- und Radverkehr in der Gemeinde Timmendorfer Strand sowie durch die drastische Reduzierung des Schwerlastverkehrs möglich ist.

Dadurch ergäben sich folgende zu erwartenden Zahlen:

| Schadstoffe       | CO <sub>2</sub> | NO <sub>x</sub> | SO <sub>x</sub> | Lärm     |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|
| Personenverkehr   | 12.364,85       | 4,58            | 27,94           | 112,16   |
| Güterverkehr      | 14.632,16       | 6,28            | 38,29           | 1.042,85 |
| Schwerlastverkehr | 54.568,56       | 23,42           | 142,80          | 1.404,65 |
| Summe             | 81.565,57       | 34,288          | 209,024         | 2.559,66 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro              | CO <sub>2</sub>   | NO <sub>x</sub>   | SO <sub>x</sub>     | Lärm                 | Total                |
|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Personenverkehr   | 680.343,53        | 252.284,02        | 1.537.220,78        | 6.171.257,74         | 8.641.106,07         |
| Güterverkehr      | 15.700,90         | 6.739,91          | 41.087,52           | 1.119.014,03         | 1.182.542,36         |
| Schwerlastverkehr | 240.686,64        | 103.319,37        | 629.850,66          | 6.195.508,60         | 7.169.365,27         |
| <b>Summe</b>      | <b>936.731,06</b> | <b>362.343,30</b> | <b>2.208.158,96</b> | <b>13.485.780,38</b> | <b>16.993.013,70</b> |

Dieses Szenario schätzt der Gutachter als das optimistische Szenario ein. Grundlage dieser Einschätzung ist die Struktur der Gemeinde Timmendorfer Strand mit dem deutlichen Schwerpunkt auf den Tagestourismus und dem großen Gewerbebetrieb vor Ort. Eine Entwicklung mit dem Bundestrend scheint aus der Sicht des Gutachters als wenig realistisch.

Die Sperrung des Zentrums für den touristischen Individualverkehr sowie die Verlagerung des großen Gewerbebetriebes aus dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand heraus wären zum Erreichen dieses Szenarios aus der Sicht des Gutachters notwendig.

**Szenario 2** geht davon aus, dass sich die derzeitige Situation mit Maßnahmen im Bereich Verkehrslenkung, Radverkehrsentwicklung und Stärkung des Umweltverbundes durch Ausbau des ÖPNV auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand stabilisiert und vor dem Hintergrund der geplanten Bevölkerungsentwicklung und der geplanten Tourismusentwicklung eine Stabilisierung auf dem derzeitigen Niveau ergibt. Wesentliche Effekte lassen sich aus der Sicht des Gutachters auf die Gesamtbilanz auf der Grundlage des sich ergebenden Mengeneffektes nicht erzielen. Es ist jedoch möglich, die geplante Steigerung bei Einwohnern und

Touristen ohne gleichzeitiges Erhöhen der Schadstoffemissionen und des Lärms zu erreichen.

**Szenario 3** geht davon aus, dass die geplante Entwicklung ohne weitere Steuerung durch die Gemeinde Timmendorfer Strand bei gleichzeitigem Wachstum an Einwohnern und Touristen stattfindet. Dabei ist von einem Wachstum an Schadstoffemission und bei der Lärmbelastung auszugehen. Die genaue Wirkung kann nur exemplarisch mit einem Anstieg von ca. 5 % eingeschätzt werden.

Die sich daraus ergebenden Werte würden darauf aufbauend wie folgt sein:

| Schadstoffe       | CO 2       | NOx    | SOx     | Lärm     |
|-------------------|------------|--------|---------|----------|
| Personenverkehr   | 16.228,86  | 6,02   | 36,67   | 147,21   |
| Güterverkehr      | 19.204,71  | 8,24   | 50,25   | 1.368,74 |
| Schwerlastverkehr | 71.621,24  | 30,74  | 187,43  | 1.843,60 |
| Summe             | 107.054,81 | 45,003 | 274,344 | 3.359,55 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro              | CO 2         | NOx        | SOx          | Lärm          | Total         |
|-------------------|--------------|------------|--------------|---------------|---------------|
| Personenverkehr   | 892.950,88   | 331.122,78 | 2.017.602,27 | 8.099.775,79  | 11.341.451,72 |
| Güterverkehr      | 20.607,43    | 8.846,13   | 53.927,37    | 1.468.705,92  | 1.552.086,85  |
| Schwerlastverkehr | 315.901,22   | 135.606,67 | 826.679,00   | 8.131.605,04  | 9.409.791,92  |
| Summe             | 1.229.459,52 | 475.575,59 | 2.898.208,64 | 17.700.086,74 | 22.303.330,49 |

Statt der Szenarien formuliert die Gemeinde Timmendorfer Strand ein Ziel, dessen erfolgreiche Umsetzung in ihrem eigenen Handlungsspielraum liegt und welches die vorhandenen Potenziale, die im Rahmen dieser Konzepterstellung ermittelt als auch in vergleichbaren Studien empfohlen werden, realisieren soll.

Nach längerer Diskussion mit dem Lenkungskreis im Rahmen eines gemeinsamen Workshops hat die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand festgehalten, dass die zuvor beschriebene gemeinsame Zielstellung der nachhaltigen Veränderung der Mobilität in der Gemeinde Timmendorfer Strand nicht zuletzt in Verbindung mit dem parallel laufenden Klimaschutzteilkonzept „eigene Liegenschaften“ für den Zeitraum von 10 Jahren zu einer messbaren langfristigen Reduktion der Emission von Schadstoffen und Lärm von bis zu 20 % führen wird.

Diese Werte müssen genau wie das gesamte Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand vom Gemeinderat beschlossen und mit finanziellen Mitteln hinterlegt werden, damit die Gemeindeverwaltung die erforderlichen organisatorischen und planerischen Maßnahmen ergreifen kann, um die Klimastrategie der Gemeinde Timmendorfer Strand langfristig erfolgreich umzusetzen.

Als erste Idee aus Beratersicht wird folgender Entwurf als Diskussionsgrundlage für die weitere Arbeit als Ergebnis des Workshops mit dem Lenkungskreis Klimaschutzkonzept Mobilität festgehalten:

|                             | kurzfristig | Mittelfristig | langfristig |
|-----------------------------|-------------|---------------|-------------|
| Direkter Einflussbereich    | 3 %         | 5 %           | 0 %         |
| Mittelbarer Einflussbereich | 2 %         | 3 %           | 2 %         |
| Ferner Einflussbereich      | 0 %         | 2 %           | 3 %         |
| Summe                       | 5 %         | 10 %          | 5 %         |

#### FESTLEGUNG DER ZIELSTRUKTUR „SCHADSTOFFBILANZ“

Die Gemeinde Timmendorfer Strand sollte sich zum Ziel setzen, die Schadstoffemissionen bis zum Jahr 2020 insgesamt um bis zu **20%** zu senken.

Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand setzt konsequent auf einen verstärkten Umstieg vom PKW auf Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr. Die Umsetzung von Maßnahmen, die diese Entwicklungen fördern, liegt klar in den Handlungsmöglichkeiten der Gemeindeverwaltung.

Die spezifische Situation in der Gemeinde Timmendorfer Strand weist auf ein besonders großes Potenzial der Nahverkehrsverlagerung von MIV auf ÖPNV / Rad / Fußverkehr oder eine Kombination dieser hin:

- Der MIV hat einen hohen Anteil (über 60 %) am Modal Split.
- Der Binnenverkehr macht ca. drei Viertel aller Wege aus (über 70 %).
- Relativ kurze Wege (durchschnittlicher Weg: ca. 5 km).

Da bisher geschätzte 80-90 % der Besucher mit dem MIV anreisen und diesen auch vor Ort intensiv nutzen, liegt in der Vermeidung des MIV ein ausgesprochen hohes Potenzial für Emissions-Einsparungen im Bereich Verkehr. Zur Quantifizierung bzw. Schätzung des Potenzials bedarf es einer Abwägung von angestrebten Zielen, notwendigen Maßnahmen und gegebenen Möglichkeiten.

Bei der weiteren Arbeit gilt es die Möglichkeiten und Grenzen:

- einer Anreise mit dem ÖPNV insbesondere für die Tagestouristen als schwierigste Zielgruppe aus der Sicht der Mobilität und der Umweltwirkung und
- einer Bewegung vor Ort mit ÖPNV und NMIV (nichtmotorisierter Individualverkehr) sowie
- einer Veränderung im Schwerlastverkehr zu ermitteln.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand sollte zukünftig als zentrale Strategie zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität die Vernetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten verfolgen, wie dies beispielsweise auch schon erfolgreich die Hansestadt Bremen und die Stadt Offenburg in der Ortenau bereits umgesetzt haben.

Ziel ist es dabei, eine Entwicklung vom motorisierten Individualverkehr weg und hin zu ÖPNV, Rad und Fußgängerverkehr zu fördern. Auch Car- und BikeSharing wird als Option angeboten. Sogenannte Mobilitäts- oder Verknüpfungspunkte werden so geplant, dass sie leicht erreichbar sind, um Umwege und Extra-Fahrten zu vermeiden. Dies schließt in erster Linie zentrale Punkte, aber auch Standorte ein, die von außerhalb (z.B. für Touristen) direkt anfahrbar sind.

Die Mobilitätspunkte können sich auf unterschiedliche Verkehrsmittel fokussieren, sollen aber ebenfalls eine gute Infrastruktur für die anderen Verkehrsmittel zur Verfügung stellen. Beispielsweise ist der „Mobilitätspunkt Busbahnhof“ durch die Buslinien automatisch ein ÖPNV-Knotenpunkt, der direkt an einem Großparkplatz liegt und durch den Bau einer Fahrradstation, möglicherweise mit Fahrradwerkstatt und einer Zentrale des Auto- und Fahrradverleihs, diesen Standpunkt als Hauptknotenpunkt definiert.

Der ÖPNV kann dabei einen wichtigen, aber nicht den alleinigen Baustein der Gesamtstrategie bilden. Auch der stadtweite Fahrradverleih und die dazugehörige Radinfrastruktur sowie das Car-Sharing-System und ein gutes Fußwegenetz müssen gefördert werden, um die Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu fördern und Umsteigemöglichkeiten zu bieten.

Zusätzlich zu den Haupt-Mobilitäts-/Verknüpfungspunkten werden weitere Mobilitäts-/Verknüpfungspunkte definiert, an denen sich die Netze aller, mindestens aber zweier Verkehrsmittel kreuzen. Diese sollen strategisch an wichtigen Zielpunkten (z.B. zentrumsnah, an Gemeinde- oder touristischen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Dienstleistungszentren etc.) angesiedelt werden.

Um ein flexibles intermodales Mobilitätsnetz zu bilden, müssen allerdings weitere Angebotsformen/Zugangsmöglichkeiten angeboten werden. Flexible Fahrradverleih- und ggf. Car-Sharing-Systeme, bei denen man die Fahrzeuge bei einer großen Auswahl an Stationen (oder auch ganz ohne Stationen) anmieten und abgeben kann, ergänzen das Netz. Des Weiteren

muss die Fahrradinfrastruktur – sichere und durchgängige Fahrradwege ebenso wie genügend sichere Fahrradabstellanlagen – den Bedürfnissen der Nutzer entsprechen.

Zu guter Letzt soll auch die Infrastruktur für den Fußgängerverkehr so ausgebaut werden, dass die Mobilitätspunkte gut angebunden sind. Nach dem Zurücklegen eines Weges mit einem Verkehrsmittel sollen so nahe liegende Ziele sicher und bequem erreicht werden können.

Zu Beginn sind verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts zu prüfen und geeignete Knotenpunkte und Standorte zu identifizieren. Die Umsetzung des Nahmobilitätspunktekonzpts erfolgt durch eine Reihe von Einzelmaßnahmen (siehe Kapitel 3.4 Maßnahmenpakete). Konkret genannt seien hier:

- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Nahmobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Individuellen Mobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Finanzierbarkeit der Mobilitätsangebote und -infrastruktur
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Güter-/Logistikverkehrs



### 3.3 AKTEURSBETEILIGUNG

Klimaschutz wird von Menschen vorangebracht. Deshalb war es wichtig, die entscheidenden Akteure der Gemeinde in den Prozess einzubeziehen. Ziel der Akteursanalyse ist es, die für die Umsetzung eines Klimaschutzkonzepts relevanten Akteure und Gruppen zu identifizieren, diese gezielt anzusprechen und aktiv in den Klimaschutzprozess einzubinden. Relevanz haben Akteure, die den Klimaschutz durch ihr Handeln in entscheidender Weise beeinflussen können, insbesondere wenn sie den Klimaschutz vor Ort aktiv vorantreiben und ideell oder finanziell unterstützen können.

In jeder Kommune herrschen andere lokale Rahmenbedingungen, und die Akteure, die in den Kommunen im Bereich Klimaschutz aktiv bzw. für die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts von Bedeutung sind, unterscheiden sich.

Die richtigen Akteure zu finden, ist somit eine Erfolgsgrundlage des Klimaschutzkonzepts und kann nur unter Einbeziehung des lokalen Know-hows geschehen. Gemeinsam mit dem Lenkungskreis wurde der relevante Personenkreis bestimmt. Im Laufe des weiteren Klimaschutzprozesses und durch weiterführende Gespräche kann und sollte diese Liste erweitert und ergänzt werden. Es gibt eine Vielzahl von Akteuren, die für die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts relevant sein können:

- Verwaltungen: Gemeinderat, Umweltamt, Stadtplanung, Gebäudemanagement etc.
- Verbände und Initiativen: Umwelt-, Verkehrs-, Bürgerverbände und -initiativen, Vereine etc.
- Öffentliche Einrichtungen: Schulen, Behörden und Kirchen etc.
- Wirtschaft: lokale Firmen, Unternehmen, Handwerkskammern, Energie- und Wasserversorger, Abfall- und Abwasserentsorger, Land- und Forstwirte etc.
- Lokale Medien
- Verbraucherberatung, Haus- und Grundbesitzervereinigung etc.

Wichtig ist dann auch die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

- Wer ist innerhalb der Kommune zuständig für die Belange des Klimaschutzes?
- Wie sind die zeitlichen, finanziellen und personellen Kapazitäten, und welches Know-how ist vorhanden?
- Welche Stellen/Personen sind von der Umsetzung eines Klimaschutzkonzepts betroffen bzw. haben Einfluss darauf?
- Welche Kompetenzen sind vorhanden?

Zur Identifikation der Akteure können u.a. die im Aktivitätsprofil gesammelten Informationen herangezogen werden. Wer ist innerhalb der Verwaltung verantwortlich für die Planung und Initiierung der Maßnahme, die Durchführung, Finanzierung und die Überprüfung der Ergebnisse?

Es gibt zurzeit noch keine zentrale Stelle (Klimaschutzmanager/in), der/die sich mit dem Thema Klimaschutz beschäftigt, d.h. in allen Bereichen muss das Thema Klimaschutz aufgegriffen und integriert werden.

Insbesondere auch die Akteure außerhalb der Verwaltung müssen identifiziert und von Anfang an in den Klimaschutzprozess integriert werden. Hierfür war es wichtig, dass die Bearbeiter des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand einen Überblick über die Akteure und deren Rolle beim Klimaschutz erhalten. Wichtige Kriterien hierfür sind z.B. ihre Ziele und Interessen, Einflussmöglichkeiten sowie bisherigen Aktivitäten.

Eine Zusammenstellung der Ziele, Interessen und Motive der Akteure verschafft dem/der Klimaschutzmanager/in einen Überblick über günstige Anknüpfungspunkte für eine Zusammenarbeit. Ebenso lassen sich sensible Bereiche identifizieren, in denen Strategien für die Umsetzung der Maßnahmen erarbeitet werden müssen, um Hemmnisse, z.B. fehlende finanzielle oder personelle Kapazitäten, abzubauen.

Ziele und Interessen der jeweiligen Akteure entscheiden über deren Kooperationsbereitschaft oder geben Aufschluss über mögliche zukünftige Konflikte. In beiden Fällen gilt es, die Akteure geschickt in ein Gesamtkonzept einzubinden. Für eine Einschätzung des Einflusses des Akteurs auf die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand ist z.B. relevant, wie viele Personen erreicht werden (Multiplikatorenwirkung), wie groß das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial ist und welche finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Für die Bedeutung eines Akteurs für das Klimaschutzteilkonzept spielen natürlich seine bisherigen Aktivitäten eine wesentliche Rolle. Vorreiter mit einer Vielzahl an Aktivitäten wurden bei der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand einbezogen.

Anhand der zusammengetragenen Informationen konnten aus der Vielzahl von Akteuren diejenigen Schlüsselakteure bestimmt werden, die die Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand maßgeblich beeinflussen sollen.

Auf dieser Basis und in Abstimmung mit dem Lenkungskreis fanden im Rahmen der Konzepterstellung im September und November 2014 öffentliche Bürger-Workshops statt, bei denen die verschiedenen Akteure aktiv Ihre Ideen und Vorstellungen einbringen konnten, Stellung zu entsprechenden Vorstellungen des Lenkungskreises, des Gutachters sowie der übrigen Beteiligten nehmen konnten. Zusätzlich eröffneten die beiden Workshops die Möglichkeit sich zu Problemstellungen im Bereich der Mobilität auszutauschen und in einem kreativen Prozess Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Für die zukünftige Umsetzung der einzelnen Maßnahmen und Projekte des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand erhielten die Gutachter auch einen Überblick, welche Akteure zwar nur einen geringen Einfluss haben, aber dennoch in ihrem Fach- oder Teilbereich eine wichtige Rolle spielen können, da sie die Klimaschutzziele im Bereich Mobilität aktiv unterstützen. Ferner zeigte sich, welche Akteure mit großem Einfluss in der Kommune aufgrund ihrer Ziele und Interessen bisher nicht im Klimaschutz aktiv sind und eine geringe Kooperationsbereitschaft aufweisen. Hier müssen neue Ansatzpunkte in der Umsetzung noch geschaffen und die Klimaschutzziele im Bereich Mobilität auch für diese Akteure attraktiv gestaltet werden.

Die Touristen stellen zwar die größte Gruppe der betroffenen Akteure dar, stehen aber für herkömmliche Workshops während ihrer Urlaubszeit eher nicht zur Verfügung. Ihre Interessen müssen unterschiedlich ermittelt werden. Zu unterscheiden sind dabei:

- Zweitwohnungsbesitzer
- Gäste, die regelmäßig in Timmendorfer Strand Urlaub machen
- Tagestouristen
- Sonstige Touristen

Bei "Dauergästen" könnten in Zukunft über den Tourismusverband Fragebögen versendet werden. Die Interessen und Probleme anderer Gäste könnten in Zukunft durch den/die Klimaschutzmanager/in im Rahmen der weiteren Akteursbeteiligung mit unkonventionellen Workshop-Formaten, wie Strand-Workshop oder einer geführten Radtour mit Workshop-Charakter, gewonnen werden - gleiches gilt für die Akteure des Hotel- und Gastronomiegewerbes. Hier liegen sowohl Interessen an einer Verbesserung der Touristen-Mobilität als auch Möglichkeiten zur Durchführung von zielführenden Maßnahmen.

Um eine umfassende und erfolgreiche Akteursbeteiligung im weiteren Verfahren der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand zu gewährleisten, muss nicht zuletzt aufgrund des Zu- und Wegzugs von Einwohner eine permanente Akteursanalyse erfolgen, bei der die relevanten Akteure, deren Interessen und deren mögliche Leistungen und Beiträge zur Umsetzung von Maßnahmen identifiziert werden. Dabei soll auch untersucht werden, welche Hemmnisse und Bedenken seitens der Akteure bestehen könnten.

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand ist es aus unserer Sicht geboten, in den weiteren Umsetzungs- und Entscheidungsprozess auch unterrepräsentierte Gruppen, wie Kinder, Jugendliche und Senioren, gezielter mit einzubeziehen, um deren Sichtweisen und Bedürfnisse in den geplanten Maßnahmen und Projekten abbilden zu können.

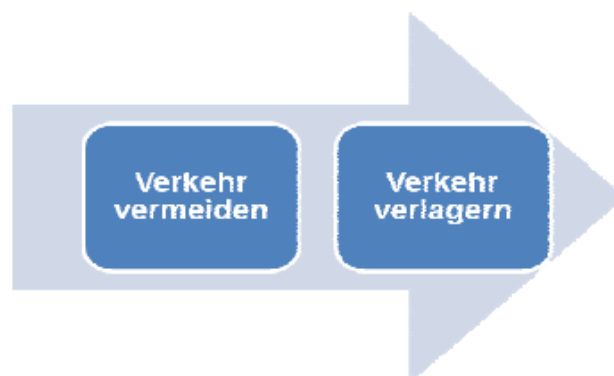
Im Ergebnis der beiden Workshops und der vor- und nachbereitenden Analyse haben sich aus der Sicht der Beteiligten die nachfolgend wiedergegebenen 5 Maßnahmenpakete mit ihren Projekten ergeben. Die Beschreibung der Positionen hat der Gutachter aus den Workshops übernommen und um weitere Positionen mit dem Ziel ergänzt eine Gewichtung und Wertung nach geschätztem Aufwand und möglichem Ertrag zu ermöglichen.

### 3.4 MAßNAHMENKATALOG

Der Katalog der Einzelmaßnahmen (Projekte) bildet das Kernstück des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und zeigt die Aktivitäten auf, mit denen die Gemeinde Timmendorfer Strand klimafreundliche Mobilität fördern kann und so ihr Ziel – 20 % CO<sub>2</sub> bis 2020 einzusparen – erreichen kann.

#### **Ansatzpunkte zur Energieverbrauchsreduktion im Verkehrssektor**

Im Prinzip gibt es zwei grundsätzliche Möglichkeiten, den Energieverbrauch und somit die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätssektor zu verringern:



Verkehrsvermeidung ist generell der Verkehrsverlagerung vorzuziehen. Zum Erreichen einer weitergehenden CO<sub>2</sub>-Reduktion bis zum Jahr 2020 sowie zur Optimierung des Mobilitätsverhaltens der Bürger und Besucher muss der Verkehr bzw. das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde Timmendorfer Strand mit geeigneten Maßnahmen zukünftig klimagerecht gestaltet werden. Im Mittelpunkt stehen besonders diejenigen Ansätze, die eine grundsätzliche Verhaltensänderung bei Bürgern und Besuchern bewirken. Dafür müssen infrastrukturelle Grundvoraussetzungen geschaffen werden, damit Kommunikation, Marketing und auch Öffentlichkeitsarbeit für die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel bzw. multimodale Angebote wie Bike- und Car-Sharing greifen können.

Zunächst muss ein Konzept für die Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes ausgearbeitet werden. Hierbei müssen touristische wie auch finanzielle Anforderungen und Notwendigkeiten genauso berücksichtigt werden, wie die Frage der Priorisierung von Lückenschlüssen. Die geduldete gemeinsame Nutzung der Strandpromenade von Radfahrern und Fußgängern unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ist zukünftig nicht wirklich mehr zeitgerecht, weil einerseits die räumlichen Möglichkeiten und andererseits die gestiegene Anzahl von Pedelecs dies nicht mehr zulassen. Die Möglichkeiten und Risiken von Elektrofahrrädern müssen bei den Planungen berücksichtigt werden. Notwendig ist ferner eine ausreichende Zahl und bedarfsorientierte Verteilung von Fahrradabstellflächen, die sowohl die Sicherheit für den Nutzer, als auch die Ordnung für die Gemeinde gewährleisten.

Um eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere das der Touristen, zu erreichen, muss eine wettbewerbsfähige Infrastruktur geschaffen werden, die MIV, NMIV und den ÖPNV miteinander verbindet. Gerade in den Sommermonaten sollte ein konsistentes (Elektro)-Fahrrad Verleihsystem zur Verfügung stehen. Dieses muss ganzheitlich, unter Berücksichtigung und Vernetzung mit dem ÖPNV, konzipiert werden, so dass in hohem Maße Synergien zwischen ÖPNV und Fahrrad-Mobilität entstehen. Auch die Bedeutung der Bäder- und Linienschiffe auf das Verkehrsaufkommen vor Ort muss untersucht werden. Wie bereits angedeutet, soll das Hotel- und Gastronomiegewerbe in besonderem Maße in den Aufbau eines (Elektro)-Fahrrad Verleihsystems einbezogen werden. Gesamtziel muss es sein, einen denkbar hohen Aktionsradius für ÖPNV und (Elektro)-Fahrrad zu erreichen.

Wie aus den vorherigen Kapiteln des vorliegenden Klimaschutzteilkonzepts Mobilität deutlich wird, gibt es in der Gemeinde Timmendorfer Strand bereits gute Ansätze einer klimaschonenden Mobilität. Die bereits von der Gemeindeverwaltung Timmendorfer Strand, aber vor allem auch von engagierten lokalen Akteuren begonnen Aktivitäten, ermöglichen schon heute einen Umstieg auf klimaschonende Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und somit zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Timmendorfer Gemeindegebiet.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurden die Themenbereiche aufgegriffen, die im umfassenden Beteiligungsprozess als besonders relevant für die Gemeinde Timmendorfer Strand identifiziert worden sind und die ebenso CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale liefern. Im Mittelpunkt steht vor allem der Radverkehr, bei dem die größten Defizite zu verzeichnen sind, aber auch zukunftssträchtige Themenfelder wie die Verbindung der unterschiedlichsten Verkehrsträger zu einem System oder auch die Elektromobilität wurden in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Um den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn (ÖPNV) bzw. zum nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) zu erreichen, muss später eine Marketingkampagne gestartet werden. Ziel ist hierbei unter anderem, den Besuchern den Zusammenhang zwischen einer extensiveren Nutzung des Auto und einer höheren Erholungs-/Aufenthaltsqualität näher zu bringen. Hierbei wird auf das komfortable und vielfältige NMIV und ÖPNV Angebot aufmerksam gemacht und auf die Vorteile für den Lärm- und Emissionsschutz.

Auch Anreizsysteme wie z.B. die OstseeCard oder Vergünstigungen bei einer Anreise mit der Bahn/dem ÖPNV sollen Berücksichtigung finden. Um dem nach wie vor zu erwartenden hohen Anteil des MIV bei der Anreise Rechnung zu tragen, sorgen auf die Situation vor Ort abgestimmte Park & Ride-Systeme für Entlastung. Auf diesem Weg könnte der Anteil des MIV beim „Aufenthaltsverkehr“ signifikant verringert werden.

Hier ist eine Analyse von bestehender und notwendiger Infrastruktur notwendig, um Synergien zu nutzen und eine kostenextensive Lösung zu erreichen. Um eine sichere und schnelle Zielfindung mit dem MIV/ÖPNV zu gewährleisten, sind verschiedene Maßnahmen denkbar.

Naheliegender und notwendig ist eine überregional einheitliche Beschilderung des Radwegenetzes. Diese ist in Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden zu konzipieren. Auch neue Medien, wie z.B. Zusatzprogramme für Smartphones (Apps) sollen das Informationssystem und das Angebot ergänzen.

Der Katalog der Einzelprojekte bildet das Kernstück des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und zeigt die Aktivitäten auf, mit denen die Gemeinde Timmendorfer Strand klimafreundliche Mobilität fördern kann und so ihrer Zielsetzung – 20 % CO<sub>2</sub> bis 2020 einzusparen – erreichen kann.

Bei der Maßnahmenentwicklung wurden folgende Gesichtspunkte als Grundlage genommen:

- die Informationen und Unterlagen der Gemeinde Timmendorfer Strand,
- die Ergebnisse aus der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz,
- die Ergebnisse der Potenzialanalyse,
- die Beiträge aus der Akteursbeteiligung.

Die in den Maßnahmenpaketen enthaltenen 16 Projekte unterliegen verschiedenen Strategien, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Bürgern und Besuchern der Gemeinde Timmendorfer Strand zu reduzieren. Die Verlagerung vom MIV auf den nichtmotorisierten Individualverkehr – hier insbesondere bei kürzeren Wegen auf den Rad- und Fußverkehr und bei längeren auf den ÖPNV – wird als eine Strategie erkannt. Die dadurch spürbare und nachhaltige Senkung der CO<sub>2</sub>-Belastung insbesondere durch den Kfz-Verkehr soll mit der Umsetzung von 16 Projekten in den 5 nachfolgend definierten Maßnahmenpaketen erreicht werden, die in den Kapiteln 3.4.1 – 3.4.5 vorgestellt und detailliert beschrieben werden:

- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Nahmobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der individuellen Mobilität
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Finanzierbarkeit der Mobilitätsangebote und -infrastruktur
- Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Güter-/Logistikverkehrs

### 3.4.1 MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER NAHMOBILITÄT

Zur Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) wird der Gemeinde Timmendorfer Strand die Umsetzung eines Maßnahmenprogramms **„Timmendorfer Strand geht und radelt voran“** empfohlen, mit dessen Hilfe die Bedingungen für die Nahmobilität systematisch verbessert werden können. Grundlage des Maßnahmenpakets sind die Anforderungen und Standards zum Fuß- und Radverkehr.

Um den „Fußgänger“-Bedürfnissen der Bürger und Gäste der Gemeinde Timmendorfer Strand gerecht zu werden und das zu Fuß gehen als nachhaltige Fortbewegungsart zu stärken und zu fördern, sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten:

- Fußwegeachsen sollen möglichst direkt, barrierefrei und ohne Umwege geführt werden. Anforderungen an Barrierefreiheit ist Rechnung zu tragen. Für ältere Menschen sind in angemessenen Abständen Ruhe- und Sitzangebote bereitzustellen.
- Auf Hauptachsen des Fußverkehrs sollte grundsätzlich kein Parken auf Gehwegen angeordnet bzw. toleriert werden. Auch im Nebennetz ist Parken auf der Fahrbahn anzustreben.
- An Fußwegeachsen ist auf angemessene Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr hinzuwirken (innerorts maximal Tempo 30).
- Die Gehwegbreiten sollen möglichst nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft Straßenverkehr FGSV realisiert werden. Für den Fall, dass diese Standards nicht durchgehend eingehalten werden können, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Mindestmaße für Barrierefreiheit gesichert sind. Das bedeutet eine nutzbare Mindestbreite von 1,50 m ohne Einbauten (z.B. Lampen und Verkehrsschilder) und Hindernisse (z.B. Geschäftsauslagen).
- Die Bewegungs- und Aufenthaltsflächen (Gehwege und Seitenräume) sind von Kfz-verkehrsbezogenen Installationen wie Verkehrsschildern, Lichtmasten, etc. freizuhalten, die erforderlichen Mindestbreiten sind zu gewährleisten.
- Im Zuge von Fußwegeachsen sind grundsätzlich geeignete Querungsangebote über Straßen zu schaffen. Dies gilt auch für untergeordnete Straßen in der Nähe von Einrichtungen mit erheblichem Fußverkehrsaufkommen (etwa Schulen, Senioren-, Freizeiteinrichtungen etc.).
- Die Sicht auf/ von Fahrzeugen ist im Bereich der Querungen zu gewährleisten, d.h. vor und nach Querungsstellen sind die erforderlichen Sichtflächen freizuhalten.
- An Lichtsignalanlagen sollen die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Wegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Auf das Erfordernis, die Grünphase für Fußgänger durch Taster anzufordern, ist möglichst zu verzichten.
- Fußgängerschutzanlagen sind als Dunkel-Dunkel-Schaltung oder mit Sofortgrün auszuführen.



Die bestehende Radwegeinfrastruktur in der Gemeinde Timmendorfer Strand bedarf ebenfalls einer generellen Optimierung, sowohl hinsichtlich der Führungen, als auch der Abstellmöglichkeiten sowie der Beschilderungen.

Um den „Radfahrer“-Bedürfnissen der Bürger und Gäste der Gemeinde Timmendorfer Strand zukünftig gerecht zu werden und das Rad als umweltfreundliches und im Nahbereich schnelles Verkehrsmittel zu stärken und zu fördern sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten:

- Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr sollte standardmäßig auf wenig belasteten Straßen mit einem geringen Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30-Regelung) und in verkehrsberuhigten Bereichen zum Einsatz kommen, da hier die Führung im Mischverkehr gut verträglich ist (Strandstraße und –allee).
- Bei Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h oder darüber ist eine sichere Führung des Radverkehrs auf separaten Anlagen in der Regel erforderlich. Die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist dabei im Allgemeinen gegenüber der Führung auf einem separaten Radweg im Seitenraum zu bevorzugen.
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in allen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h.
- Neben Einbahnstraßen sind auch Sackgassen, Abbiegegebote, Kreuzungsteiler und Aufpflasterungen für den Radverkehr durchlässig zu gestalten.
- Fahrradstraßen stellen ein weiteres geeignetes Instrumentarium dar, für den Radverkehr eine durchgängige Verbindung zu schaffen.
- Eine Führung mit Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen (straßenbegleitend) in bebauten Bereichen ist zu vermeiden. Gehwege mit „Radfahrer frei“ sollten nur in Ausnahmefällen als Zusatzangebot bereitgestellt werden.
- Im Bereich von Knotenpunkten und Querungen ist eine sichere, möglichst direkte Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umwege (Knoten und Strecken) sind zu minimieren.
- Im Falle von eigenen Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, etc.) ist eine für alle Verkehrsteilnehmende deutlich sichtbare Gestaltung der Radverkehrsanlagen und eine einheitliche Kennzeichnung (Farbgebung, Piktogramme) zu realisieren.
- Die vorgegebenen Mindestmaße nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 6 bzw. den Verwaltungsvorschrift-Straßenverkehrsverordnung 7 sind grundsätzlich einzuhalten. Hauptradverbindungen sind möglichst entsprechend der Regelmaße zu dimensionieren, das gegenseitige Überholen von Radfahrenden sollte sicher möglich sein.
- Hauptradverbindungen sind durchgängig mit einer Radverkehrswegweisung zu versehen.

### **Zielsetzungen zur Verbesserung der Nahmobilität:**

Im Rahmen des Maßnahmenpaketes zur Verbesserung der Nahmobilität sollen in der Gemeinde Timmendorfer Strand die nachfolgend genannten 5 Hauptziele erreicht werden:

- Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Anteile im Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Verlagerung des kernstadtbezogenen Kfz-Verkehrs auf die CO<sub>2</sub>-neutralen und stadtverträglichen Verkehrsarten zu Fuß gehen und Radfahren

### **Konkrete Projekte zur Verbesserung der Nahmobilität:**

Um diese Ziele zu erreichen wurden ausgehend von den in den Workshops identifizierten Handlungsbedarfen 5 Teilprojekte definiert:

1. Erarbeitung eines integrierten Fuß- und Radverkehrskonzepts
2. Entmischung des Fuß- und Radverkehrs an der Strandpromenade
3. Einrichtung von Fahrabstellanlagen
4. Einrichtung eines (touristischen) Fahrradverleihsystems Timmendorf-Mobil
5. Verbesserung der Radverkehrsanbindung der Ortsteile,

die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

## PROJEKT 1: ERARBEITUNG EINES INTEGRIERTEN FUß- UND RADVERKEHRSKONZEPTS

Der Fuß- und Radverkehr nimmt in der Außenwirkung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität eine Schlüsselrolle bei der Umstellung auf klimafreundliche Mobilität ein. Das Umweltbundesamt schätzt das Verlagerungspotential von Pkw-Fahrten hin zu Fahrten mit dem Rad auf ca. 50%, da das Fahrrad im Entfernungsbereich bis 5 km in direkter Konkurrenz zum Pkw steht. Insbesondere auf Kurzstrecken bis etwa 1,5 km ist Zufußgehen eine gesunde und effiziente Fortbewegungsart.

Um das Zufußgehen in der Gemeinde Timmendorfer Strand attraktiver zu machen und die Aufmerksamkeit dafür zu steigern, ist vor allem eine barrierefreie Gestaltung von Fußwegen umzusetzen. Ergänzt werden sollten die baulichen Maßnahmen durch Wegweiser und Informationsschilder.

Nur über ein durchgängiges Konzept für den Fuß- und Radverkehr kann ein Modal Shift vom Auto zum Radverkehr in der Gemeinde Timmendorfer Strand in einem notwendigen Maß erreicht werden.



Verkehrsberuhigter Bereich Timmendorfer Platz – ein Ansatz von Begegnungszone (Quelle: tjm-consulting)

Im Bereich der Gemeinde Timmendorfer Strand gibt es ein ausgedehntes Fuß- und Radwegnetz, welches aber noch im Hinblick auf den Alltagsverkehr und die Barrierefreiheit weiterzuentwickeln ist. Durch die Schaffung einer ganzjährig nutzbaren attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur wird der Fuß- und Radverkehr nachhaltig gestärkt, die Bewusstseinsbildung aktiviert und ein fuß- und fahrradfreundliches Klima erreicht. Wichtige Komponenten hierbei sind hierbei die Schaffung von durchgehenden Routen, die Erhöhung von Sicherheit

und Komfort und die strategische Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. ÖPNV und Car-Sharing).

Die Mindestanforderungen an einen qualitativen Ausbaustandard des gesamten Straßenraumes sind in der Verkehrsplanung einschlägig bekannt und bedürfen aus der Sicht des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität keiner spezifischen Ergänzung. Die einschlägigen Maßnahmen sollten nur konsequent angewendet werden. Dazu gehören u.a. breite barrierefreie Begegnungszonen (Shared Space) in den zentralen Bereichen, eigene Fuß- und Radwege, Radverkehrsstreifen oder separate Trassen bzw. Fahrbahnbereiche zum schnellen Fahren und gesicherte Kreuzungsbereiche möglichst mit Vorrang der Ampelschaltung sowie eine für alle Verkehrsteilnehmer eindeutige Beschilderung. Hindernisse wie Umlaufsperrren oder scharf abknickende Wegeführung sind zu vermeiden und eine Beleuchtung erhöht Sicherheit und Wohlbefinden. Zum schnellen und bequemen Fahren im Nachbarortsverkehr eignen sich Radwege mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 2 Metern.



Fahrradabstellanlage im Bereich der Strandpromenade (Quelle: tjm-consulting)

In der Gemeinde Timmendorfer Strand kann in Zukunft noch von einem weiteren Potenzial im Fuß- und Radverkehr ausgegangen werden, wenn deren Infrastruktur verbessert wird. Auch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes führt zu Zuwächsen, da sich durch deren Geschwindigkeit die Erreichbarkeiten im Fahrradverkehr erhöhen.

### **Zielsetzung:**

Im Rahmen des Projekts Erarbeitung eines integrierten Fuß- und Radwegekonzepts in der Gemeinde Timmendorfer Strand stehen die nachfolgend genannten Ziele im Vordergrund:

- Engmaschiges Fuß- und Radverkehrsnetz
- Hoher Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

- Verbesserung der Wegweisung einschl. Infotafeln zu lokalen Besonderheiten
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Umsetzung im Rahmen der Einrichtung von Begegnungszonen/Shared Space

Das Projekt Integriertes Fuß- und Radverkehrskonzept sollte im Sinne des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und des damit verbundenen Ziels einer multimodalen Mobilität von einem interdisziplinären Team erarbeitet werden. Für diesen interdisziplinären Prozess empfiehlt sich ein Zeitraum von ein bis maximal zwei Jahren, in dem bereits begonnene Teilprojekte der Gemeindeverwaltung in die Umsetzung gehen können (Projekt 3.4.1.2 Strandpromenade etc.)

1. Was:

- Fuß—und Radwegekonzept Gemeinde Timmendorfer Strand (Teilkonzept: touristischer Fuß- und Radverkehr) mit besonderer Beachtung der Barrierefreiheit
- Fuß- und Radwegenetz besser ausbauen und insbes. besser beschildern einschl. Infotafeln zu lokalen Besonderheiten
- Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen.
- Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Radabstellanlagen z.B. in Strandnähe kombiniert mit „Warte“-Unterständen als Regenschutz (kombinierbar mit Pedelec-Ladestationen)
- Reit- und Wanderwegesystem verbessern insb. in Timmendorfer Strand
- Aufbau touristisches Fahrradverleihsystem (ggf. kombiniert mit Lasträdern und Pedelecs)
- Freizeitwegesystem (Naturrouten/Rundwanderweg Hemmelsdorfer See) verbessern
- Mobilitätszentrum schaffen (u.a. in Kombination mit ÖPNV, Car- und Bike-Sharing sowie mit Radserviceeinrichtungen)

2. Wie:

Erarbeitung eines integrierten Fuß- und Radverkehrskonzepts

3. Wer:

Verantwortlich ist die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand mit externer Unterstützung

4. Aufwand:

30-50 T€

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2 Jahre für die Ausgestaltung

5. Ertrag:

Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits, direkte Wirkung nicht messbar

6. Fördermöglichkeit:

BMUB, Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr (50 %)

7. Kategorie:

Sofort durch Vergabe Rad- und Fußverkehrskonzept

## PROJEKT 2: ENTMISCHUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS AN DER STRANDPROMENADE

Die Gemeinde Timmendorfer Strand profitiert in höchstem Maße im Bereich Touristik von dem wunderschönen 6,5 km langen Bade-Strand mit seinen attraktiven Seebrücken.



Seebrücke am Timmendorfer Strand (Quelle: tjm-consulting)

Die Strandbereiche sind mit dem Fahrrad nicht erschlossen, allerdings dürfen Radfahrer die Strandpromenade unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksicht nutzen.



Fußgänger-Engstelle an der Strandpromenade auf Höhe SeaLife (Quelle: tjm-consulting)

Aufgrund der z. T. engen räumlichen Gegebenheiten und der hohen Fußgänger- und Radfahrdichte – insbesondere in der Saison – ist die Situation für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Strandpromenade zurzeit unbefriedigend gelöst – mehr noch von der derzeitigen Regelung geht ein erhebliches Konflikt- und Gefahrenpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern aus, das aus der Sicht der Gutachter zunimmt und daher dringend eindeutig gelöst werden muss.

**Zielsetzung:**

- Verträgliche Fuß- und Radwegeführung
- Entmischung des Rad- und Fußgängerverkehrs im gesamten Küstenparallelen Gemeindegangkorridor (Promenade/Strandstr. und Strandallee etc.)

1. Was:

- Promenade befreien vom Radverkehr – Priorität: „Flanieren mit der Familie auf der Promenade“
- Radverkehr möglichst gemischt mit Fuß- und Autoverkehr im Rahmen von Begegnungszonen/Shared Space ohne Borde auf der Fahrbahn sicher über Strandstr./-allee durch Timmendorfer Strand führen (sowie in den Kernbereichen der Ortsteile)
- Radschnellweg im Korridor der Bundesstraße 76 führen

2. Wie:

Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts

3. Wer:

Verantwortlich ist die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand mit externer Unterstützung

4. Aufwand:

30-100 T€

Zeitbedarf ca. 2-3 Jahre

5. Ergebnis:

Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits, direkte Wirkung nicht messbar

6. Fördermöglichkeit:

Keine

7. Kategorie:

Sofort durch Vergabe Ausbauplanung Strandparallele Achse (Strandstr./-allee) zur Realisierung



### PROJEKT 3: EINRICHTUNG VON FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die Fahrradnutzung wird darüber hinaus wesentlich positiv beeinflusst durch gute sprich sichere und nach Möglichkeit überdachte Abstellanlagen für Fahrräder am Start- und Zielpunkt von Wegen. Attraktive Abstellanlagen für Fahrräder fördern nachhaltig das Radfahren, steigern das Image vom Radfahren, aber auch das Image der Institution bzw. Hotellerie und Einzelhandel, die diese Anlagen zur Verfügung stellt. Gerade beim innerstädtischen Einzelhandel sind gute Abstellanlagen für Fahrräder ein Instrument zum Steigern des Images und zum Gewinnen von Kunden.

Im Folgenden werden Empfehlungen bzw. Mindestanforderungen nicht nur für öffentliche Fahrradabstellanlagen ausgesprochen, sondern auch für solche auf Privatgrundstücken. Folgende Anforderungen sollen gute Fahrradabstellanlagen mindestens erfüllen:

- diebstahlsicher: Möglichkeit den Rahmen an einen stabilen, fest verankerten Gegenstand (Stahlrohr o.ä.) anzuschließen
- standsicher: Schutz vor Umkippen („Domino-Effekt“) durch die Möglichkeit, das Rad anzulehnen und zu befestigen
- direkt erreichbar: in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Zielen gelegen,
- einsehbar: auch von Passanten einsehbar, um Angsträume zu verringern und Diebstählen vorzubeugen



Fahrradabstellanlage für Pedelecs (Quelle: e-bike mobility)

Folgende Anforderungen sollen gute Fahrradabstellanlagen je nach Lage und Nutzungsart erfüllen:

- überdacht: Schutz vor Niederschlag
- Vandalismus- und diebstahlsicher: z.B. durch abschließbare Boxen, Fahrradparkhaus,...

Insbesondere an stark frequentierten Stellen im Gemeindegebiet wie öffentlichen Einrichtungen (Behörden, Kurverwaltung, Hotellerie, Busbahnhof, Bahnhof (alt und neu), Eissport-halle, Kuranlagen, Schulen „Einkaufsmeile“, Handelsmärkten etc.) sollten ausreichend dimensionierte möglichst überdachte Radabstellanlagen (für Pedelecs mit Ladeinfrastruktur) umgesetzt werden.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand kann in einem ersten Schritt als Vorbild Ihre eigenen Liegenschaften ausstatten und in einem 2. Schritt mit Anreizmitteln (Infos und ggf. im Zusammenhang mit der Elektromobilität zusammen mit dem Versorger kleinen Zuschüssen) unterstützend auf Betriebe, Märkte etc.) wirken.



Vollautomatisches Fahrradparkhaus bike tower (Quelle: e-bike mobility)

#### **Zielsetzung:**

- Schaffung eines qualifizierten Netzes von öffentlichen und privaten Radabstellanlagen

#### **1. Was:**

- Definition von Standards und Projektierung eines Standortnetzes

- Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten ÖPNV/Car-Sharing/Rad- und Fußrou-  
ten
  - Radabstellanlagen an größeren touristischen und kulturellen Hotspots, öffentlichen  
Einrichtungen etc.
  - Radabstellanlagen z.B. in Strandnähe kombiniert mit „Warte“-Unterständen als Re-  
genschutz (kombinierbar mit Pedelec-Ladestationen)
2. Wie:  
Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts sowie ersten Projektumsetzungen
3. Wer:  
Verantwortlich ist die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand in Zusam-  
menarbeit mit Versorger / Hotellerie
4. Aufwand:  
20-50 T € (für kommunale Einrichtungen)  
Zeitbedarf ca. 2-4 Jahre für die Ausgestaltung
5. Ertrag:  
Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits, direkte Wirkung nicht messbar
6. Fördermöglichkeit:  
Land SH Bereich Elektromobilität sowie Kofinanzierung durch den Versorger und  
ggf. Gegenfinanzierung aus der Parkraumbewirtschaftung
7. Kategorie:  
Sofort durch Vergabe Ausbauplanung und Projektumsetzung zur Realisierung kom-  
munaler Radabstellanlagen und mit externer Unterstützung für Dritte

#### PROJEKT 4: EINRICHTUNG EINES ÖFFENTLICHEN (TOURISTISCHEN) FAHRRADVERLEIHSYSTEMS TIMMENDORF-MOBIL

Leihfahrräder in klassischer Antriebform oder besser bereits als Pedelecs übernehmen eine Zubringerfunktionen zum ÖPNV und sind somit ein wichtiger Bestandteil eines intermodalen Gesamtmobilitätskonzepts. Auch Pendler, die gelegentlich zusätzliche Strecken im Stadtgebiet zurücklegen müssen, eröffnen Fahrradverleihsysteme im Gemeindegebiet mehr Chancen den Zug oder den Bus zu nutzen. Stationsgebundene E-Fahrradverleihsysteme an Haltestellen mit besonderen Vergünstigungen für ÖPNV-Abonnenten unterstützen diese Zielgruppe. Der Nutzer leiht das Rad an einer festen Station aus und gibt es wieder an einer Station zurück. Servicepersonal sorgt regelmäßig dafür, dass die Räder an den Stationen ausgewogen verteilt bleiben. Zusammen mit wichtigen Umsteigepunkten des ÖPNV und intermodalen Mobilitätskarten ergeben sich verlässliche Kombinationen.



Car- und Bike Sharing Stationen in Offenburg (Quelle: Stadt Offenburg)

Für das „**Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil**“ könnte alternativ in den zentralen Bereichen der Gemeinde Timmendorfer Strand/Niendorf auch ein stationsungebundenes Verleihsystem für Touristen etabliert werden. Die Räder können dann entweder bei allen Beherbergungsbetrieben (kostenlos, da in den Übernachtungspreis eingerechnet) oder innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes an jedem Ort über eine Smartphone-App geortet und ausgeliehen und abgerechnet werden. Diese Flexibilität wird von vielen Nutzern als Komfort empfunden, birgt jedoch die Unsicherheit ein Rad in seiner Nähe zu finden. Auch hier wird Servicepersonal insbesondere bemüht sein, für Verfügbarkeit an zentralen Stellen zu sorgen.

An einzelnen Haltestellen von Bahn und Bus, möglicher Car-Sharing-Stationen und besucherintensiven Infrastruktureinrichtungen sollten Standorte geprüft werden, die in maximal 300

Metern Entfernung fußläufig erreicht werden können. Grundsätzlich sollte das „Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil“ die nachfolgend genannten zentralen Ausleihstationen umfassen: am derzeitigem Bahnhof, beim geplanten Mobilitätszentrum im Ortszentrum (Standort Kurverwaltung oder Busbahnhof), der Ostsee-Therme, des Hafens, des Hauses des Kurgastes Niendorf sowie an allen 5 Großparkplätzen und dem neu zu errichtenden Großparkplatz am neuen DB Haltepunkt Timmendorfer Strand in der Nähe der Autobahn 1.



Car- und Bike Sharing Stationen in Offenburg (Quelle: Stadt Offenburg)

Die Ausleihstationen für das „Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil“ sollten vor allem in Abstimmung mit der Hotellerie und der Reha Klinik geplant werden.

Das „Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil“ sollte nach Möglichkeit auf die beiden Küstennachbargemeinden erweitert werden somit sind diesbezüglich Gespräche zu führen um ggf. eine regionale Ausbreitung zu fördern.

Die Anfangsinvestitionen in das Netz können gemeinsam mit dem Aufbau eines Car-Sharing-Angebots effizient gestaltet werden.

#### **Zielsetzung:**

- Aufbau des öffentlichen „Fahrradverleihsystems Timmendorf-Mobil“ (inkl. Pedelecs und Lasträder für den lokalen Transport schwerer Güter)
- Integration/Kombination mit einem JobRad Angebot für Gewerbe/Hotellerie/Gastronomie
- Integration des örtlichen Fahrradverleihs
- Integration in das OstseeCard System

#### **1. Was:**

„Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil“ als Teil des touristischen Angebots

2. Wie:

Angebot für die Hotels/Reha Klinik schaffen auf der Basis bestehender Bike-Sharing Anbieter als Sharingteilnehmer aufzutreten und die Fahrzeuge als Teil des Angebots bei der jeweiligen Leistung mitanzubieten. Dabei sind Ausflüge als Angebot sowohl in der Gemeinde, als auch in der Region in geführter oder selbstorganisierter Form möglich

Möglichkeit ausloten eine „Null-Emissions-Touristengemeinde Timmendorfer Strand“ zu werden, d.h. man reist entweder bereits mit dem ÖPNV an oder gibt alternativ seinen Autoschlüssel bis zur Abfahrt aus Timmendorfer Strand im Tourismusamt ab. Jeder der teilnimmt, erhält kostenfrei Zugang zum Öffentlichen Verkehrssystem in der Gemeinde. Finanzierung erfolgt durch Umlage an alle teilnehmenden Beherbergungsunternehmen

3. Wer:

Tourismusorganisation der Gemeinde

4. Aufwand:

50-100 T €

Arbeitsaufwand gering, da Angebot und Einrichtung durch einen externen Anbieter erfolgen kann. Es handelt sich um ein konkretes Angebot mit direktem Nutzen für die Hotels/Reha Klinik, die Fahrzeuge sowie das Back Ends system kommen vom Sharing Anbieter kommt. Finanzaufwand je nach Umfang und Vernetzung mit dem CarSharingangebot.

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2-3 Jahre für die Ausgestaltung

5. Ertrag:

gering, da die Tagestouristen kaum eingefangen werden können, allenfalls Imageverbesserungen

6. Fördermöglichkeiten:

Land SH; Bund als Modellprojekt Finanzierung sowie durch Umlage an alle teilnehmenden Beherbergungsunternehmen und Dritter

7. Kategorie:

Sofort

## PROJEKT 5: VERBESSERUNG DER ÜBERÖRTLICHEN RADVERKEHRSANBINDUNG

Neben der weiteren Qualifizierung der Rad-und Fußwegerouten im Bereich Timmendorfer Strand/Niendorf bedarf es dringend einer Gesamtstrategie für das gesamte Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand, insbesondere auch zur komfortablen Anbindung der Ortsteile.

### **Zielsetzung:**

- Verbesserung der Rad-Verbindungsqualität zu den Ortsteilen/Dorfschaften der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Verbesserung der Anbindung zu den Nachbargemeinden (z. B. durchgehender Radweg Scharbeutz – Travemünde)

#### 1. Was:

Verbesserung der Radverkehrsverbindungen zwischen Timmendorfer Strand und seinen Ortsteilen

#### 2. Wie:

Planung eines überörtlichen Netzes , wobei eine Priorisierung erfolgen soll, welche Netzlücken mit überschaubarem Aufwand geschlossen werden können

#### 3. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand mit den Straßenbaulastträgern Kreis, Land/Bund

#### 4. Aufwand:

30-50 T € ohne Grunderwerb (ansonsten hoch da zumeist Grundstückserwerbs- und Baukosten in beträchtliche Höhe entstehen)  
Zeitbedarf ca. 4 Jahre und ggf. länger

#### 5. Ertrag:

Gering, da eine signifikante Änderung des Modal Splits durch diese Maßnahme nicht zu erwarten ist

#### 6. Fördermöglichkeiten:

Land SH

#### 7. Kategorie:

Mittel- bis langfristig



### 3.4.2 MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER ÖFFENTLICHEN MOBILITÄT

Zur Förderung der Öffentlichen Mobilität wird der Gemeinde Timmendorfer Strand die Umsetzung eines Maßnahmenprogramms **„Timmendorfer Strand ist mobil“** empfohlen, mit dessen Hilfe die Bedingungen für die öffentliche Mobilität systematisch verbessert werden können. Grundlage des Maßnahmenprogramms ist die konsequente Förderung der öffentlichen Mobilität im Schulterschluss mit anderen Akteuren (Gewerbe, Handel, Hotellerie, Tourismuseinrichtungen etc.)

Das Grundgerüst der Öffentlichen Mobilität in der Gemeinde Timmendorfer Strand liegt zurzeit im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs ausschließlich bei Bahn und Bus. Der Bahnhofstempel Timmendorfer Strand (Regional- und noch IC Zug Halt) liegt am Rande des Kernortes Timmendorf und wird im Zuge der Überplanung der Schienenhinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung nach 2020 an die Gemeindegrenze nahe der Autobahn 1 verlagert. Das bedeutet eine merkliche Verschlechterung der Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand an den Fern- (Wegfall der IC Anbindung) und Regional- und Nahverkehr. Die Gemeinde Timmendorfer Strand wünscht den Weiterbetrieb der Bäderbahn auf der alten Trasse, was jedoch von der Deutschen Bahn und dem Land Schleswig Holstein abgelehnt wird.

Das Busangebot ist bisher überwiegend am Schülerverkehr ausgerichtet, der im Auftrag des Landkreises Ostholstein organisiert wird. Die touristischen Funktionen und die verkehrliche Binnenerschließung der Gemeinde Timmendorfer Strand mit Hilfe des ÖPNV beschränken sich auf die Anbindung Lübecks und spielen allenfalls eine untergeordnete Rolle oder sie finden erst gar nicht statt.

Besonderes Augenmerk sollte auf die intermodale Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit Fußgänger, Fahrrad, Leihsystemen (Car- und Bike-Sharing) aber auch den vorhandenen Taxiunternehmen gelegt werden.

#### **Zielsetzungen zur Verbesserung der Öffentlichen Mobilität:**

Im Rahmen des Maßnahmenpaketes zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität sollen in der Gemeinde Timmendorfer Strand die nachfolgend genannten 5 Hauptziele erreicht werden:

- Verbesserungen der öffentlichen Mobilitätsangebote
- Verbesserung der Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Verlagerung des kernstadtbezogenen Kfz-Verkehrs auf die CO<sub>2</sub>-neutralen und stadtverträglichen Verkehrsarten zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Bessere Vermarktung der Mobilitätsangebote



**Konkrete Projekte zur Verbesserung der Öffentlichen Mobilität:**

Um diese Ziele zu erreichen wurden ausgehend von den in den Workshops identifizierten Handlungsbedarfen 7 Teilprojekte definiert:

1. Erstellung eines integrierten Konzepts Öffentliche Mobilität
2. Anpassung des ÖPNV an Feste Fehmarnbeltquerung
3. Einführung eines (E-)Car-Sharing Systems mit Anbindung an den Bahnverkehr an der Station des FFBQ sowie an ausgewählten Standorten des Beherbergungsgewerbes
4. Förderung der Intermodalen Mobilität
5. Einführung eines Integrierten Mobilitätsmanagements (betrieblich, kommunal, schulisch)
6. Einrichtung einer Mobilitätszentrale,

die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

## PROJEKT 6: ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN KONZEPTS ÖFFENTLICHE MOBILITÄT

Der Umweltvorsprung des ÖPNV soll weiter ausgebaut werden und dies nicht nur durch alternative Antriebstechnologien (Elektromobilität) wie im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement Kommune beschrieben, sondern zudem durch Verbesserung des bereitgestellten Angebots und einer deutlichen Attraktivitätssteigerung. Die enthaltenen Maßnahmen haben die Intention Kfz-Nutzer zum Umstieg auf den ÖPNV in Kombination mit den Car- und Bike-Sharing-Systemen Timmendorf-Mobil zu motivieren. Mit dem Einsatz von modernen Antriebstechnologien (Elektromobilität) kann auch hier ein weiterer Beitrag hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Reduzierung geleistet werden.

Der Bahnhof Timmendorfer Strand ist derzeit nur mit einer Linie ans Busliniennetz der Gemeinde bzw. Region verknüpft, sodass weite Fußwege erforderlich sind. Insbesondere für die Erreichbarkeit der Ortsteile von Timmendorf stellt dies kein zufriedenstellendes und umweltverträgliches ÖPNV-Angebot dar. Der Übergang zwischen Schiene und allen Buslinien bedarf hier einer Optimierung.

Die Aufwertung des Bahnhofs Timmendorfer Strand an der alten oder ggf. später an neuer Stelle muss zu einer modernen Schnittstelle für zukunftsfähige Mobilität entwickelt werden. Als Drehscheibe sollen alle Verkehrsmittel miteinander verknüpft, ein niederschwelliger Übergang ermöglicht und Informationen aus einer Hand geboten werden können.



Bahnhof Timmendorfer Strand (Quelle: tjm-consulting.de)

In einigen Ortsteilen der Gemeinde Timmendorfer Strand gibt es bis auf den Schülerbusverkehr überhaupt keine weitere ÖV-Versorgung. Es ist zu überprüfen, ob hier Änderungen im

Hinblick auf eine Ausweitung des ÖV-Angebotes realisierbar sind ggf. auch unter Einbeziehung der zurzeit dort durchgeführten Shuttleverkehren der Beherbergungsbetriebe (z.B. Golfhotel in Overdiek etc.).

Nachfrageorientierte ÖV-Angebote haben häufig mit der Schwierigkeit zu kämpfen, dass diese alternativen Lösungen wenig öffentlich bekannt sind. Aber insbesondere für Bürger mit eingeschränkter Mobilität oder ohne eigenen Pkw, was im Hinblick auf den demografischen Wandel zukünftig verstärkt zu erwarten ist, können hier von nachfrageorientierter Mobilität profitieren. Hier wird oft verstärkt auf Verwandte, Freunde und Bekannte zurückgegriffen – dies gilt es auch mit Blick auf Vermeidung unnötiger Wege und der negativen Umwelteinflüsse zu reduzieren. Ähnliches gilt für Anrufsammeltaxis.

Die Gutachter sehen in der Verlagerung des öffentlichen Nahverkehrs in nachfrageschwachen Gebieten und Zeiten auf sogenannte Bürgerbusmodelle keine Lösung. Die in der Regel aufgrund einer bürgerschaftlichen Initiative arbeitenden Vereine arbeiten rein ehrenamtlich und finanzieren sich außer einer kommunalen Gründungs- und Fahrzeugfinanzierung über Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge und Spenden. Problematisch erweist sich oft, dass der Einsatz der ehrenamtlichen Fahrer nicht einen dauerhaften Betrieb ermöglicht oder die sonstige Organisationsarbeit im Verein nicht kontinuierlich geleistet werden kann oder die Einnahmen die Betriebskosten nicht decken und die Gemeinde dauerhaft Geld zuschießen muss.

#### **Zielsetzung:**

- Verbesserung der Öffentlichen Mobilität für Bürger, Gäste und Unternehmen
- Bessere intermodale Vernetzung der öffentlichen Verkehrsträger (Fuß, Rad, Bahn, Bus, Auto, Boot)
- Verbesserung der Anbindung der Timmendorfer Ortsteile und der Nachbargemeinden
- Gestaltung der durch den Wegfall der Bäderbahntrasse notwendigen Mehrverkehre im ÖPNV
- Neugestaltung des ZOB und der Haltestellen
- Neue Finanzierungsmodelle des ÖPNV
- Stärkung und Bevorrechtigung des ÖPNV
- Verbesserung der Qualität (Information und Kundenkomfort).

#### **1. Was:**

Sicherung der verkehrlichen Anbindung im touristischen Verkehr für die Gemeinde sprich Anbindung des neuen Bahnhofs in das neue Gemeindebussystem bei gleichzeitiger Minimierung der Folgeaufwendungen durch Beteiligung Dritter und Vermeidung eines deutlichen Anstieges des Verkehrs mit PKW bei Entfall der direkten Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand an den Schienenfernverkehr

Bisher wird der ÖPNV (Öffentliche Personennahverkehr) in der Gemeinde Timmendorfer Strand streng funktionsgetrennt organisiert und durch die Gemeinde mitfinanziert. Neben der durch den Kreis Ostholstein bestellten und bezahlten Schülerverkehre, bestellt und bezahlt die Gemeinde Timmendorfer Strand außerdem unterschiedliche Zusatzverkehre.

Darüber hinaus gibt es auf einzelne Ereignisse und Events orientierte Zubringerfahrleistungen bzw. touristische Shuttleverkehre von Veranstaltern und Hotels. Durch die Kombination und Vernetzung der bestehenden vorgenannten Verkehre, ggf. ergänzt durch sog. Schwachlast- bzw. flexible Angebotsformen, besteht die Möglichkeit ein verbessertes Gesamtangebot für das Gemeindegebiet aus einem Guss und unter einer Federführung zu gestalten und als Marke z.B. „Gemeindebus Timmendorf-Mobil“ zu vermarkten. Letztlich erfolgt durch eine koordinierte, abgestimmte und optimierte Kombination und Planung der Verkehre eine Verbesserung des Angebotes bei gleichzeitiger besserer Nutzung der (finanziellen) Ressourcen.

Die Umstrukturierung der Busverbindungen (Personen- und Schülerverkehr) wird eher als mittel- bis langfristige Maßnahme im Zusammenhang mit der „FFBQ-Planung“ gesehen, für deren Umsetzung kurzfristig die planerischen, finanziellen und organisatorischen Weichen gestellt werden müssen.

## 2. Wie:

Analyse der bestehenden Verkehrsangebote (ÖPNV, Eventverkehre, Shuttleservices etc.). Schaffung eines Angebots aus einer Hand durch eine gemeinsame Angebots- und Produktionsplanung für einen lokalen öffentlichen Gemeindeverkehr, der als „Gemeindebus Timmendorf-Mobil“ vermarktet wird und mit den Bike- und Car-Sharing Angeboten vernetzt wird.

Produkt- und Funktionstrennung bei den Verbindungen Richtung Lübeck und den vorhandenen Kreislagen. Diese überörtlichen Angebote decken in Zukunft die schnelle Anbindung zu einem zentralen neu zu schaffenden ZOB ab. Von dort übernimmt das neue „Gemeindebussystem Timmendorf-Mobil“ die Feinverteilung in der Gemeinde Timmendorfer Strand.

Der lokale Gemeindeverkehr kann auf der Basis batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge betrieben werden. Es ist zu prüfen, wie das neue System betrieblich/organisatorisch an die bestehenden Systeme/Unternehmen angedockt werden kann. Die Frage der lokalen Aufgabenträgerschaft und die Finanzierung (ggf. aus der Parkraumbewirtschaftung bzw. Beteiligung von Hotellerie etc., da bisherige Shuttlefahrten substituiert bzw. integriert werden) des Gesamtangebotes muss geklärt werden.

Aktives Aufgreifen der Themen, die rund um den Komplex FFBQ für den Kreis Ostholstein, die Gemeinde Timmendorfer Strand sowie den touristischen Betrieb entsteht sowie Nachnutzungskonzept für das alte Bahnhofsgebäude

3. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand / Kreis OH / Verkehrsunternehmen (Autokraft oder Stadtverkehr Lübeck) / Hotellerie / Handel / Gewerbe / Gastronomie etc. oder ein zu gründender Zweckverband aus mehreren der vorgenannten Partner

4. Aufwand:

30-50 T € (Umsetzungskonzept Markteinführung Gemeindebus Timmendorf-Mobil) Angebote analysieren und Angebotsmodell entwickeln, Hauptakteure identifizieren, Verträge entwerfen, Marketing- und Kommunikationskonzept (Marktauftritt Gemeindebus Timmendorf-Mobil in Kombination mit den Bike- und Car-Sharing Angeboten) gestalten, Vertriebskanäle entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten abdecken. Zeitbedarf ca. 2 Jahre von der Idee bis zum Start; 2 Jahre für die Ausgestaltung; Team 1-2 Mitarbeiter, deren Aufgabe die lokale Ausgestaltung und die Koordinierung der Dienstleister ist, externe Unterstützung von Spezialisten für Angebotsplanung, Umlaufplanung, ÖPNV Finanzierung und Marketing und Vertrieb.

5. Ertrag:

deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen. Der Gutachter Schätzt ein, das eine Reduktion der Schadstoffemission von bis zu 5 % durch eine nachhaltige Veränderung des Modalsplits in Verbindung mit einer Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs geschaffen werden kann.

| Schadstoffe     | CO 2      | NOx  | SOx   | Lärm   |
|-----------------|-----------|------|-------|--------|
| Personenverkehr | 14.683,26 | 5,44 | 33,17 | 133,19 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro            | CO 2       | NOx        | SOx          | Lärm         | Total         |
|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| Personenverkehr | 807.907,94 | 299.587,28 | 1.825.449,67 | 7.328.368,57 | 10.261.313,46 |

6. Fördermöglichkeiten:

Land SH; Bund, Gegenfinanzierung Parkraumbewirtschaftung/Beteiligung Dritter

7. Kategorie:

kurz- bis mittelfristig, Mittelbarer Einfluss da nur gemeinsam mit den Nachbargemeinden und dem Kreis Ostholstein umsetzbar

## PROJEKT 7: ANPASSUNG DES ÖPNV AN DIE FESTE FEHMARNBELTQUERUNG

Im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung des Bahnhofpunktes Timmendorfer Strand im Rahmen der Festen Fehmarn Belt Querung an die Autobahn ist eine gute verkehrliche Anbindung, insbesondere auch im touristischen Verkehr, für die Gemeinde Timmendorfer Strand sicherzustellen. Die Minimierung der Folgeaufwendungen sowie die Vermeidung eines deutlichen Anstiegs des Verkehrs mit PKW durch eine gute Verkehrslenkung und Parkraumorganisation müssen im Vordergrund der Aktivitäten stehen.

### 1. Was:

Festlegung des neuen Bahnhofpunktes Timmendorfer Strand

Ausverhandlung von Kompensationsmaßnahmen zum Wegfall der Bäderbahn

Gestaltung der durch den Wegfall der Bäderbahntrasse notwendigen Mehrverkehre im Kreis Ostholstein

ÖPNV auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand neu organisieren

Maßnahmen zur Finanzierung des Mehrverkehrs ÖPNV wegen FFBQ

Prüfung eines alternativen Betriebs der Bäderbahn

Nutzung der Bäderbahntrasse nach Einstellung des Bahnverkehrs

Nutzungsuntersuchung Bahnhofsgebäude

Ankauf des Bahnhofsgebäudes durch die Gemeinde Timmendorfer Strand

### 2. Wie:

aktives Aufgreifen der Themen die rund um den Komplex FFBQ für den Kreis Ostholstein, die Gemeinde Timmendorfer Strand sowie den touristischen Betrieb entsteht

### 3. Wer:

Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand in Zusammenarbeit mit Kreis OH und Land SH

### 4. Aufwand:

5-10 T € ansonsten gering, sofern die Ausverhandlung der Kompensationsmaßnahmen für den Wegfall der Bäderbahn noch gelingt (unser Hinweis vom September 2014 gemeinsam mit der Verwaltung in Verhandlungen mit dem Land

Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn zu treten wurde leider seitens der Verwaltung bislang abgelehnt).

Sofern es nicht mehr gelingt erfolgreich Kompensationsmaßnahmen bzw. –mittel auszuhandeln entsteht ein beträchtlicher finanzieller Aufwand von mehr als 1 Million €.

Zeitbedarf: mindestens 3 Jahre ansonsten mind. bis zur Inbetriebnahme FFBQ

5. Ertrag:

Vermeidung von zusätzlichen Ausgaben der Gemeinde Timmendorfer Strand sowie des Kreises Ostholstein für die Anpassung des ÖPNV an die sich verändernden Trassen der Schienenanbindung der Region

6. Fördermöglichkeit:

Kompensationsmittel des Landes SH

7. Kategorie:

Sofort;

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die Möglichkeiten nur noch äußerst begrenzt eine Verlegung der Bäderbahn zu verhindern und entsprechende Kompensationsmittel von der DB Netz AG oder dem Land Schleswig für die notwendigen Anpassungen im Kreis Ostholstein und der Gemeinde Timmendorfer Strand zu erhalten. Das hat zur Folge, dass die Wahrscheinlichkeit groß ist, dass der Kreis Ostholstein und die betroffenen Gemeinden an der Bäderbahntrasse die Folgekosten entstehend aus der Veränderung der Busverkehrsanbindung des Bahnhofs, der sinkenden Attraktivität von Landkreis und Gemeinden für Touristen sowie der Nachnutzung und Sicherung der Trasse und der Gebäude des derzeitigen Bahnbetriebes selbst tragen müssen.

## PROJEKT 8: EINFÜHRUNG EINES (E-)CARSHARING SYSTEMS TIMMENDORF-MOBIL

Vor allem in städtischen Räumen aber inzwischen auch im ländlichen Raum gehören Verleihsysteme für (E-)Autos immer häufiger zum Mobilitätsalltag. Sie erweitern die Angebote des ÖPNV um flexible, individuelle Möglichkeiten, sich fortzubewegen. Insbesondere für Besucher der Städte und Gemeinde eröffnen (E-)Auto-Verleihsysteme die Möglichkeit einer unabhängigen Mobilität. In der Gemeinde Timmendorfer Strand nutzen mehr als 90% der Besucher das Auto. Alternativen zum Auto gibt es bisher nur in einem sehr begrenzten Umfang, daher soll die Einführung des **„(E-) Car-Sharing-Systems Timmendorf-Mobil“** hier eine Verbesserung der öffentlichen Mobilität ermöglichen.

Stationsbasiertes Car-Sharing für Bürger ist der zentrale Baustein eines neuen, attraktiven und klimaschonenden Mobilitätssystems. Car-Sharing erlebt seit einigen Jahren in vielen Städten einen regelrechten Boom. Elektronische Buchungs- und Abrechnungssysteme über Smartphone-Apps machen die Nutzung heute sehr komfortabel. Es gibt eine Vielzahl von Car-Sharing-Systemen. Die Anfangsinvestitionen in das Netz können gemeinsam mit dem Aufbau eines Car-Sharing-Angebots effizient gestaltet werden.



Öffentliche E-Car-Sharing Fahrzeuge in Paris (Quelle: tjm-consulting)

Die elektrische Version des Car-Sharing wird als genauso flexibel und praktisch erlebt wie die konventionelle. Sie gilt in der Wahrnehmung der Nutzer jedoch als weit umweltfreundlicher. Wichtig ist auch, dass Car-Sharing-Nutzer im Vergleich multimodaler unterwegs sind und weit häufiger den ÖPNV oder das Rad nutzen. Obwohl die Untersuchungen bisher auch zeigen, dass Car-Sharing-Nutzer nicht immer automatisch das eigene Auto abzuschaffen, fördert Car-Sharing offenbar das multimodale Verkehrsverhalten.





Öffentliche E-Car-Sharing Fahrzeuge in Brüssel (Quelle: tjm-consulting)

Neben dem wahrgenommenen Umweltaspekt punkten Elektrofahrzeuge durch das Gefühl von Technologie und mit der Botschaft des Fahrers „Ich bin an der Spitze der Entwicklung dabei“. Die Richtung sollte jedoch Hinweis genug für eine Projektempfehlung sein, die für Timmendorfer Strand die Einführung von (stationsgebundenem) E-Car-Sharing anregt. Strategisches Ziel ist es, Begeisterung zu wecken für multimodales Verkehrsverhalten, das insgesamt zu verkehrlichem Klimaschutz beiträgt. Die Elektrofahrzeuge sind Botschafter auf dem Weg von der autogerechten Stadt zur multimodalen Stadt. Aus diesem Grund ist es nicht damit getan, einen Anbieter zu finden, der in einem isolierten Projekt 50 Elektrofahrzeuge für zwei Jahre laufen lässt. Primär muss es um die Vernetzung mit dem ÖPNV, dem Beherbergungsgewerbe, der Wohnungswirtschaft, dem Radwegenetz und nicht zuletzt über die Ladeinfrastruktur mit der Energieversorgung gehen.

Aus diesem Grund sollte es Aufgabe der Kommune sein, diese Integration der Projekte sicherzustellen. Die Gemeinde Timmendorfer Strand wird nicht Projektentwickler oder Anbieter sein. Als Portfoliomanager mit dem Blick auf die Belange der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sollte sie ihre Rolle jedoch begreifen. Wenn sich die Kommune an dieser Stelle nicht sieht, sollte ggf. die Tourismusorganisation mit dem Portfoliomanagement beauftragt werden.

Die Stationen sollten durchaus für gemischte Fahrzeugflotten geplant sein, denn nicht alle Fahrzeuge, die für eine Car-Sharing-Flotte benötigt werden, gibt es mit Elektroantrieb. Größe und Flottenausstattung sind je nach Lage im Gemeindegebiet individuell zu bestimmen. Der Aufbau eines Car-Sharing-Angebots für die Gemeinde Timmendorfer Strand insgesamt wird somit zunächst auf einen Mix aus Elektroautos und konventionell angetriebenen Modellen setzen und den Anteil der Elektroautos an der Flotte schrittweise erhöhen.

Durch den Einsatz von Elektroautos im Car-Sharing entsteht ein mehrfacher Nutzen für Umwelt- und Stadträumliche Qualität. Neben der Flächeneffizienz beim Parkraum verringern sich Lärm- und Schadstoffemissionen im Siedlungsbereich deutlich. Regenerativ bereitgestellter Strom führt ebenso zu niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen wie die Verknüpfung mit dem Umweltverbund. Es kommt auf den Nutzungsgrad der Stationen an, auf ein positives Feedback beim Kunden und auf die Entwicklung des individuellen multimodalen Verkehrsverhaltens.

Der Aufbau eines Car-Sharing Angebotes bietet die Möglichkeit, Kfz-bezogene Fahrten zu reduzieren. Durch die Nutzung von Car- und Bike-Sharing Fahrzeugen können private Pkw ersetzt werden. Zudem sind Car-Sharing Nutzer durch die objektivere Kostenverrechnung deutlich affiner gegenüber ÖPNV- und Fahrradnutzungen. Des Weiteren sind die Car-Sharing Fahrzeuge in der Regel jünger, häufiger geringer motorisiert (oder bestenfalls mit alternativen Antrieben versehen) und besitzen somit einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß als die private Pkw-Flotte. Durch den Abbau der privaten Pkw-Flotte (1 Car-Sharing Fahrzeug ersetzt zwischen 6 und 9 privaten Kraftfahrzeugen) kann auf innerörtliche Parkmöglichkeiten zugunsten von Aufenthaltsqualität verzichtet werden.

Das „(E-) Car-Sharing System Timmendorf-Mobil“ sollte analog zum „Fahrradverleihsystem Timmendorf-Mobil“ die nachfolgend genannten zentralen Ausleihstationen umfassen: am derzeitigem Bahnhof, beim geplanten Mobilitätszentrum im Ortszentrum (Standort Kurverwaltung oder Busbahnhof), der Ostsee-Therme, des Hafens, des Hauses des Kurgastes Nienendorf sowie an allen 5 Großparkplätzen und dem neu zu errichtenden Großparkplatz am neuen DB Haltepunkt Timmendorfer Strand in der Nähe der Autobahn 1. Weitere Stationen bei Behörden und Beherbergungsbetrieben sind ratsam.

Flankierende Maßnahmen zur Erweiterung der Serviceleistungen aus dem Bereich Tarif-/Ticketangebote (Pendlerickets mit Bike & Ride-Anlage, Tarif für ÖPNV, Bike- und Car-Sharing etc.), die Schaffung von Mobilpunkten wie in den Städten Offenburg, Osnabrück oder Bremen (zentrale Umsteigepunkte mit Schließfächern, dynamischen Fahrgastinformationen etc.), E-Ticketing und Lieferdienste für Einkäufe runden das Paket ab.

#### **Zielsetzung:**

- Einführung eines dezentralen Car-Sharing Systems (5 bis zu 10 Stationen mit 10 bis zu 20 Autos inkl. Anteil E-Räder und Autos inkl. Ladestationen)
- Infrastruktur/Abstellfläche im Zentrum ggfs. in Kombination mit Ladestation für ca. 1 und 200 Fahrräder schaffen Service- und Vermarktungskonzept entwickeln
- Integration in das OstseeCard System
- Entwickeln eines Vermarktungs-/Geschäftsmodells

#### **1. Was:**

Einführung eines dezentralen Car-Bike-Sharing Systems (5 bis zu 10 Stationen mit 10 bis zu 20 Autos inkl. Anteil E-Autos inkl. Ladestationen sowie 10 bis zu 20 Stationen mit bis zu 200 Rädern inkl. Anteil E-Räder inkl. Ladestationen)

Infrastruktur/Abstellfläche im Zentrum ggfs. in Kombination mit Ladestation schaffen

Service- und Vermarktungskonzept entwickeln

Integration in das touristische Angebot bzw. das OstseeCard System

Entwickeln eines Vermarktungs-/Geschäftsmodells

2. Wie:

aktives Aufgreifen der Themen, die rund um E-Car-Sharing, sowie den touristischen Betrieb entsteht

3. Wer:

Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand in Zusammenarbeit mit Kreis OH / Hotellerie / Handel / Gewerbe / Gastronomie etc.

4. Aufwand:

Je nach Geschäftsmodell und Partner mindestens 50-100 T€ für die Gemeinde Timmendorfer Strand

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2 Jahre für die Ausgestaltung

5. Ertrag:

Gering, da allenfalls eine Signalwirkung für Bewohner und Gäste von dieser Maßnahme ausgeht und diese nur langfristig Wirkung zeigen wird

6. Fördermöglichkeit:

Bund/Land SH sowie Versorger

7. Kategorie:

sofort

## PROJEKT 9: FÖRDERUNG DER INTERMODALEN MOBILITÄT

### 1. Was:

Intermodalen Verkehr aktiv fördern durch das professionelle Vernetzen von Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlichen Fahrrädern, Pedelecs und Autos z.B. unter dem Markennamen „Timmendorf-Mobil“ (nach dem Motto nutzen ohne zu besitzen) mit dem klassischen ÖPNV- (Bus- und Bahn-) Angebot.

Eine Verknüpfung mit dem lokalen Taxiangebot sowie eine Implementierung von Mitfahrangeboten (z.B. flinc) runden das Mobilitätsangebot ab.

Alle Maßnahmen zusammen ermöglichen den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Gästen der Gemeinde Timmendorfer Strand eine umfassende nachhaltige Klimaschonende Mobilität.

### 2. Wie:

Entwickeln eines Geschäftsmodells „vernetzte intermodale Verkehre“ durch das Bündeln bestehender Akteure in einem Netzwerk, das als gemeinsame Marke platziert und über diverse Vertriebskanäle vermarktet wird. Dadurch werden Zugangsbarrieren zu einer nachhaltigen Klimaschonenden Mobilität gesenkt und Internetbasierte Informationssysteme geben den Bürgerinnen und Bürgern jederzeit Informationen über die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten in der Gemeinde Timmendorfer Strand und darüber hinaus.

Das vorhandene System der Ostseekarte weiterentwickeln zu einer wenn möglich interoperablen elektronischen „MultiCard“.

### 3. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand / Tourismusorganisationen/ RWE / Car-Sharing Unternehmen / Hotellerie / Handel / Gewerbe / Gastronomie / Verkehrsunternehmen in der Region (Autokraft oder Stadtverkehr Lübeck)

### 4. Aufwand:

50 T €, Geschäftsmodell entwickeln, Hauptakteure identifizieren, Verträge entwerfen, Außenauftritt gestalten, Vertriebsmedien entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten abdecken.

Zeitbedarf ca. 2 Jahre von der Idee bis zum Start; 1 Jahr für die Ausgestaltung mit externer Unterstützung

### 5. Ertrag:

Deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des nachhaltigen Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen. Der Gutachter schätzt ein, dass die so erreichbaren Veränderungen auf Grund des geringen Vernetzungsgrades des lokalen Verkehrs bei max. 1 Prozent liegt.

| Schadstoffe     | CO 2      | NOx  | SOx   | Lärm   |
|-----------------|-----------|------|-------|--------|
| Personenverkehr | 15.301,50 | 5,67 | 34,57 | 138,80 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro            | CO 2       | NOx        | SOx          | Lärm         | Total         |
|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| Personenverkehr | 841.925,12 | 312.201,48 | 1.902.310,71 | 7.636.931,46 | 10.693.368,76 |

6. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein; Bund

7. Kategorie:

Mittelfristig,

Mittelbarer Einfluss da nur gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und dem Land Schleswig Holstein umsetzbar

## PROJEKT 10: EINFÜHRUNG EINES INTEGRIERTEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS

Mobilitätsmanagement ist ein sehr weitreichender Begriff, der alle Formen der Optimierung des Verkehrsnachfrage bzw. der Mobilität umfasst. Durch integriertes Mobilitätsmanagement wird die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und Wege werden somit verlagert. Neben dem privaten, kommunalen und schulischen Mobilitätsmanagement ist auch das betrieblichen Mobilitätsmanagement von Bedeutung. Neben den städtischen Unternehmen sind vor allem auch die in den Industriegebieten tätigen Wirtschafts- und Logistikunternehmen einzubinden.

Die Bildung von Fahrgemeinschaften als Teil effizienter Mobilität spart Wege ein, indem sie die Wege verschiedener Individuen bündelt. Mit der Durchführung von integriertem Mobilitätsmanagement in der Verwaltung kann diese eine Vorbildfunktion für Betriebe und Bürger einnehmen und diese somit motivieren, ihrerseits Mobilitätsmanagement zu betreiben.

Insbesondere die Berufspendler, die täglich in die Gemeinde Timmendorfer Strand einfahren bzw. ins Umland herausfahren sollen durch das Mobilitätsmanagement kostengünstige und zuverlässige Alternativen zum Pkw geboten bekommen.

Dahingehend sind diverse Maßnahmen vorstellbar: Schon bei Neueinstellung können Mitarbeiter für das Thema sensibilisiert werden. Der Öffentliche Personennahverkehr kann massiv gestärkt werden, wenn Firmen mit den Verkehrsbetrieben besondere Bedingungen z.B. im Rahmen von Jobtickets o.ä. aushandeln. Schon allein eine Anpassung der Arbeitszeit an den ÖV-Fahrplan kann Verhaltensänderungen bewirken.

Gerade im Berufsverkehr sind Pkw rechnerisch nur mit ca. 1,1 Personen besetzt. Dabei bietet sich gerade der Berufsverkehr mit seinen regelmäßigen Fahrten auf immer gleichen Relationen für die Bildung von Fahrgemeinschaften an, die über entsprechende (betriebliche oder regionale) Fahrgemeinschaften- oder Mitfahrerbörsen vernetzt werden können.

Unternehmen und Verwaltungen können durch Mitfahrzentralen auf betrieblicher Ebene auch mit firmeneigenen Fahrzeugpools (sowohl für den MIV als auch den Radverkehr), sowie durch ein intelligentes Stellplatzmanagement für Pkw (z.B. Parkraumbewirtschaftung und bevorrechtigte Parkplatzvergabe an Pkw mit alternativen Antrieben) und Fahrräder, sowie begleitende Maßnahmen (Schaffung von Dusch- und Umkleieräumen), den Modal Split der Mitarbeiter zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad und ÖPNV) verschieben.

Auch die „innerbetrieblichen“ Verkehre können berücksichtigt werden d.h. Geschäftsreisen und Dienstfahrten können durch die optimierte Planung mittels betrieblichen Mobilitätsmanagements stressfreier, effizienter und umweltschonender abgewickelt werden.

### **Zielsetzung**

- Einführen des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Einführen des schulischen Mobilitätsmanagements
- Einführen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bei den größeren Arbeitgebern
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität

1. Was:

Das integrierte Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, Verkehr räumlich, zeitlich und modal zu verlagern und somit das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten.

2. Wie:

Entwickeln von Informations- und Schulungsmedien, Bündeln bestehender Akteure in einem Netzwerk und Vermarktung eines Internetbasierten Informationssystems für Betriebe, Verwaltungen, Schulen und Bürger

3. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand / Schulen / Hotellerie / Gewerbe / Gastronomie etc.

4. Aufwand:

50 – 100 T €, Hauptakteure Identifizieren, Außenauftritt gestalten, Vertriebsmedien entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten abdecken.

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, dann 2 Jahre für die Ausgestaltung  
Beratung durch externe Consultants

5. Ertrag:

Deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des nachhaltigen Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen.

6. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein; Bund

7. Kategorie: sofort

Direkter Einfluss ggf. gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und dem Land Schleswig Holstein umsetzbar

## PROJEKT 11: EINRICHTUNG EINER MOBILITÄTSZENTRALE

Die Gemeinde Timmendorfer Strand ist stark geprägt vom (Tages-)Tourismus und damit einhergehenden Verkehrsfolgen. In der Hauptreisezeit sowie bei Großevents entsteht trotz der vorhandenen Großparkplätze ein Mengenproblem mit dem Autoverkehr, der durch die Urlauber und insbesondere durch die Tagestouristen ausgelöst wird.

Erfahrungen anderer Urlaubsdestinationen belegen, dass dieses Phänomen nicht allein durch das Angebot von Parkplätzen oder verkehrslenkende Maßnahmen zu gestalten ist. In Abstimmung mit der Tourist-Information und in Kooperation mit den Nachbargemeinden soll ein aus verschiedenen Medien und persönlicher Beratung aufgebautes Mobilitätszentrum entstehen. Dessen Leistungen und Aufgaben könnte unter Umständen in das Angebot der Tourist-Information integriert werden.



Möglicher Standort einer Mobilitätszentrale, die Timmendorfer Kurverwaltung (Quelle: tjm-consulting)

Ein gut ausgebautes Streckennetz, moderne und effiziente Fahrzeuge und ein kundenorientiertes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen sollen zu mehr Kundenzufriedenheit führen. Neben Zuverlässigkeit spielen auch eine übersichtliche Tarifstruktur und einfache Ticketdienste eine große Rolle, denn dadurch kann es gelingen, neue Nutzergruppen für den ÖPNV zu gewinnen. Für Beratung zu Mobilitätsangeboten und Fahrkartenkauf sollte eine Mobilitätszentrale oder ein -kiosk (ggf. Internetportal) eingerichtet werden.





Möglicher Standort einer Mobilitätszentrale, der Timmendorfer Busbahnhof (Quelle: tjm-consulting)

#### **Zielsetzung:**

- Umsetzung des Konzepts Klimafreundliche Mobilität
- Schnittstellenoptimierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, ÖPNV, Car-/Bike-Sharing, Mitnahmesysteme etc.)
- Verbesserung der Zugänglichkeit zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Car-Sharing, Elektro-Fahrräder etc.)
- Förderung der Multimodalität ggf. Kombination mit weiteren Dienstleistungen (Energieberatung, Bürgerbüro etc.)
- Information und Vernetzung wichtiger Akteure
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität

#### **1. Was:**

Aufbau einer Mobilitätszentrale zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität durch integriertes Mobilitätsmanagement, um wichtige Akteure zu vernetzen und insbesondere den individuellen motorisierten Verkehr räumlich, zeitlich und modal zu verlagern und somit das Gesamtverkehrssystem effizienter und nachhaltiger sprich klimafreundlicher zu gestalten.

#### **2. Wie:**

Erstellung eines inhaltlichen und organisatorischen Betriebskonzepts, Klärung Trägerschaft, Umsetzung

#### **3. Wer:**

Gemeinde Timmendorfer Strand / RWE / Hotellerie / Gewerbe / Gastronomie / Car-Sharing-Unternehmen etc.

4. Aufwand:

Hauptakteure Identifizieren, Außenauftritt gestalten, Vertriebsmedien entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten (ca. 50-100 T € für Personal- und Betriebskosten) abdecken.

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2 Jahre für die Ausgestaltung  
Beratung durch externe Consultants

5. Ertrag:

Deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des nachhaltigen Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung des Szenarios 1.

| Schadstoffe       | CO 2      | NOx    | SOx     | Lärm     |
|-------------------|-----------|--------|---------|----------|
| Personenverkehr   | 12.364,85 | 4,58   | 27,94   | 112,16   |
| Güterverkehr      | 14.632,16 | 6,28   | 38,29   | 1.042,85 |
| Schwerlastverkehr | 54.568,56 | 23,42  | 142,80  | 1.404,65 |
| Summe             | 81.565,57 | 34,288 | 209,024 | 2.559,66 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro              | CO 2              | NOx               | SOx                 | Lärm                 | Total                |
|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Personenverkehr   | 680.343,53        | 252.284,02        | 1.537.220,78        | 6.171.257,74         | 8.641.106,07         |
| Güterverkehr      | 15.700,90         | 6.739,91          | 41.087,52           | 1.119.014,03         | 1.182.542,36         |
| Schwerlastverkehr | 240.686,64        | 103.319,37        | 629.850,66          | 6.195.508,60         | 7.169.365,27         |
| <b>Summe</b>      | <b>936.731,06</b> | <b>362.343,30</b> | <b>2.208.158,96</b> | <b>13.485.780,38</b> | <b>16.993.013,70</b> |

6. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein;

7. Kategorie:

Sofort da direkter Einfluss ggf. gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und dem Land Schleswig Holstein umsetzbar

### 3.4.3 Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Individuellen Mobilität

Die Gemeinde Timmendorfer Strand formuliert selbst einen hohen Handlungsbedarf beim Ausbau des Verkehrswegenetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Ein Verkehrsmanagement schafft Regeln zur Verbesserung der Verkehrsabläufe in bestehenden Systemen. Es legt Hierarchien von Verkehrsarten fest, stellt Informationen für Verkehrsteilnehmer bereit und hilft Verkehrsflüsse zu leiten. Dies sind die vorrangigen Aufgaben eines Verkehrsmanagements. Neben der Förderung von Aktivitäten, die dazu beitragen, dass ein besserer Modal Split erreicht werden kann, wäre ebenfalls ein Verkehrsmanagement wünschenswert, das Fahrzeugen mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß wie Elektrofahrzeugen Vorrang innerhalb des Gemeindegebiets oder gar ausgewählten Stellplätzen ermöglicht. Auch mit Informationen zu Ladesäulen für Elektrofahrzeuge oder zu freien Stellplätzen zum Verkehrsmittelwechsel kann ein Verkehrsmanagement zur Förderung multimodaler Mobilität beitragen. Sichtbarkeit von Informationen zum besonderen Service für klimaschonende Mobilität auch in Apps und Navigationsgeräten hat zudem einen wichtigen Marketingeffekt.

Mit der Idee einer multimodalen Mobilität soll die Gemeinde Timmendorfer Strand konzeptionell einen bedeutenden Schritt in Richtung Neuausrichtung des Mobilitätskonzepts zur multimodalen Gemeinde der kurzen Wege machen. Ferner ist z.B. unter dem Markennamen „Timmendorf-Mobil“ eine Vernetzung mit Car- und Bike-Sharing-Stationen in die Planung aufgenommen, an denen auch E-Bikes sowie dafür notwendige Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

Auch wenn die rechnerischen Klimaschutzeffekte aufgrund des geringen Anteils am Wegeaufkommen gering sind, so würde diese Technologie das Anliegen eines neuartigen, eigenständigen Konzepts unterstützen und die Attraktivität weiter erhöhen. Insbesondere batteriebetriebene Elektrobusse punkten in der Akzeptanz durch geringe Lärmemissionen in Wohngebieten.

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch Kfz-Verkehr nachhaltig zu verringern, ist eine Reduktion des Pkw-Anteils an den täglich durchgeführten Fahrten erforderlich. Dies kann zum einen durch restriktive Maßnahmen, wie Parkraummanagement und zum anderen durch Anreize für einen nachhaltigen Umstieg der Bevölkerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (dem ÖPNV ist an dieser Stelle ein eigenes Handlungsfeld zugeordnet worden) erreicht werden. Zudem muss auch der fließende Verkehr, sowohl privater als auch gewerblicher Natur, intelligent geleitet und gesteuert werden.

#### **Zielsetzungen zur Verbesserung der Individuellen Mobilität:**

Das Gesamtziel dieses Maßnahmenpakets ist es, die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs maßgeblich zu reduzieren. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind eine geeignete Methode, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Kraftfahrzeugen zu reduzieren. Auch wenn die Anordnung von den Gemeinden nur für Gemeindestraßen bzw. im Einvernehmen mit dem

zuständigen Baulastträger Kreis, Land und Bund erfolgen kann, ist die Untersuchung eines solchen Potentials interessant.



Straßenraum Timmendorf vorher (Quelle: tjm-consulting)

Die Dominanz des Pkw im Straßenraum soll reduziert werden, eine Flächenumwidmung hin zu Rad- und Fußverkehrsflächen und einfache Querungsmöglichkeiten schaffen eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes.



Straßenraum Timmendorf nachher (Quelle: tjm-consulting)

Als Ergebnis unserer Betrachtung und der örtlichen Besonderheiten sowie der vorhandenen Anzahl an Fußgängern, wird ein Maßnahmenkatalog favorisiert, welcher auf der Grundlage des nach deutschem Recht definierten verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Begegnungszone) agiert. Dieser verbindet die Anforderungen eines erhöhten Fußgängeraufkommens mit den Ansprüchen des Handels entlang der Strecke und der Verbindungsfunktion der Ortsdurchfahrt. Neben baulichen Maßnahmen wie einer neuen Querschnittsgestaltung mit Mittelstreifen im Ortskernbereich wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h zu senken und für wichtige Sichtverhältnisse eine Parkverbotsregelung auszusprechen.

Es soll sichergestellt werden, dass der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr sich nahezu gleichberechtigt im Timmendorfer Zentrum insbesondere im Bereich Strandstraße und -allee begegnen können, die Aufenthaltsqualität spürbar gesteigert und der Kfz-Verkehr reduziert wird.

- Umsetzung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich/Begegnungszone im Bereich Sandstr./-allee /Ortsteilkern
- Zeitliche und örtliche Beschränkung der Zugänglichkeit von bestimmten Gemeindegebieten (Siedlungsbereich zwischen B76 und Ostsee)
- Einführung von großflächig Tempo 30 in der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Verkehrsführung EDEKA/Zentrum Niendorf prüfen
- Einrichtung einer Umweltzone prüfen

#### **Konkrete Projekte zur Verbesserung der Individuellen Mobilität:**

Um diese Ziele zu erreichen wurden ausgehend von den in den Workshops identifizierten Handlungsbedarfen 3 Teilprojekte definiert:

1. Erstellung eines integrierten Konzepts individuelle Mobilität
2. Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts
3. Förderung der Elektromobilität

die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden.

PROJEKT 12: ERSTELLUNG EINES KONZEPTS INDIVIDUELLE MOBILITÄT

Die kommunalen Verkehrsflächen der Gemeinde Timmendorfer Strand sollen nicht zuletzt aufgrund der touristischen Ausrichtung auf Tages- und Langzeitgäste wieder vermehrt zu Räumen des öffentlichen (Er-)Lebens mit hoher Aufenthaltsqualität werden. Dazu muss die Rolle von Fußgängern und Radfahrern maßgeblich gestärkt und die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Küstenparallelen Bereich von Timmendorfer Strand und Niendorf sowie in den historischen Ortsteilkernen eingeschränkt werden.



„Begegnungszone“ Timmendorfer Platz (Quelle: tjm-consulting)

Aus diesem Grund soll es gelingen, negative Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr, wie Lärm, Trennungswirkungen und Unfallgefahren deutlich zu reduzieren und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in der Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Gleichzeitig muss aber auch durch eine gezielte Erweiterung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes eine optimale Netzstruktur geschaffen werden, die die Rahmenbedingungen für ein effizientes Gesamtverkehrssystem legt.

Insbesondere zur Minderung des erheblichen Beitrages den Tagestouristen und Besucher von Großveranstaltungen zur Belastung der Bewohner und Touristen durch Emission von Schadstoffen und Lärm leisten, ist ein Konzept von Shuttleverkehren in Verbindung mit einer verstärkten Bewirtschaftung des Parkraumes sinnvoll. Gleichzeitig bietet diese Form der Problembekämpfung den Vorteil, dass eine Grundausrüstung für einen möglichen Ortsbusverkehr, ggf. mit Elektroantrieb gegeben ist. Aus dem Blickwinkel des Gutachters stellt dies einen erheblichen Beitrag zur Entlastung der Situation in der Gemeinde Timmendorfer Strand dar und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der selbstgesteckten CO<sub>2</sub> Ziele der Gemeinde Timmendorfer Strand.

Die Option eines Großparkplatzes an der Autobahn in der Nähe von Groß Timmendorf, der in Verbindung mit dem neuen Haltepunkt an der Schienenhinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung zu projektieren ist, leistet in Verbindung mit einer intensiven Nutzung der Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung in der Kerngemeinde Timmendorfer Strand/Nienendorf einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand. Um die Nutzung des Großparkplatzes am neuen DB Haltepunkt Timmendorfer Strand an der A1, insbesondere für die Tagestouristen attraktiv zu gestalten, ist in den Parkgebühren die Nutzung der „Timmendorf-Mobil“ Produkte sprich des Gemeindebus, Shuttleverkehrs sowie der dann bestehenden Leihsysteme auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand einzuschließen.

Die Einführung ist mit einer Informationskampagne vorzubereiten und in der Anlaufphase zu begleiten. Wegen der noch nicht vollständig abgeschlossenen Schienenhinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung ist diese Maßnahme einschließlich der Shuttleanbindung als mittelfristiges Ziel anzulegen. Die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und dem Kreis Ostholstein zur Lage und Auslegung des Shuttleverkehrs ist aus der Sicht des Gutachters zu prüfen.

Kurzfristig ist die Shuttleanbindung des neugeplanten Großparkplatzes Hemmelsdorf / Fischereihof Hemmelsdorf auszuarbeiten. Dies sollte in Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Gemeindebuskonzepts erfolgen.

Bei den zahlreichen Großereignissen der Gemeinde Timmendorfer Strand bietet es sich an, bei den dazu notwendigen Bedarfsparkplätzen eine Erprobung des Shuttlebusansatzes in Abstimmung und in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV des Landkreises Ostholstein sowie dem lokalen Beauftragten Busunternehmen DB Regio Bus Nord GmbH Autokraft eine Erprobungsphase unter Federführung des für die Großereignisse jeweils verantwortlichen zu initiieren. Hiermit gewinnt die Gemeinde Timmendorfer Strand wertvolle Erkenntnisse zur Akzeptanz von Shuttleverkehren bei Tagestouristen und den damit verbundenen Aufwendungen.

Die Sperrung des Gemeindezentrums für den touristischen Individualverkehr sowie die Verlagerung des großen Gewerbebetriebes aus dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand heraus wären zum Erreichen dieses Szenarios aus der Sicht des Gutachters notwendig.

#### **Zielsetzung:**

- Verbesserung der Individuellen Mobilität für Bürger, Gäste und Unternehmen
- Umsetzung Begegnungszonen/Shared Space (ohne Borde) in gesamten Küstenparallelen Gemeindegebiet (Strandstr. und Strandallee etc.) sowie in den Ortsteilen; positiv
- Großparkplatz an der Autobahn bzw. am neuen Haltepunkt an der FFBQ sowie dessen Anbindung an das Gemeindezentrum mittels Shuttleverkehr
- Direkte Anbindung aller Großparkplätze insbes. des Sydowparkplatzes (P5) an die Bundesstraße 76



- Durchgangs- und Suchverkehr aus dem Gemeindezentrum Timmendorf/Niendorf halten (ggf. mittels baulicher Maßnahmen)
- Entmischung Rad/Fußgänger/Autoverkehr durch ein System von Einbahnstraßen im Bereich zwischen B 76 und der Ostsee

1. Was:

Einrichtung eines Großparkplatzes der an der Autobahn im Zusammenhang mit dem neuen Haltepunkt an der FFBQ (für Tagestouristen und Mitarbeiter von Gewerbe (Fa. Brandenburg), Hotellerie, Handel etc.) sowie dessen Anbindung an das Gemeindezentrum mittels Shuttlebusverkehr

Gestaltung eines Parkleitsystems sowie der Steuerung des Zielsuchverkehrs (Regelung über Anpassung der Parkplatzgebühren ist denkbar).

Direkte Anbindung aller Großparkplätze insbes. des Sydowparkplatzes (P5) an die Bundesstraße

Verkehrsberuhigung des Gemeindezentrums von Durchgangsverkehr durch die Anlage von Einbahnstraßensystem sowie klarem Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen.

Umsetzung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich/Begegnungszone/Shared Space (ohne Borde) im gesamten Küstenparallelen Gemeindegebiet (Strandstr. und Strandallee etc.) sowie in den Ortsteilkernen

Temporäres Absperren/Aussperren von Durchgangs- und Suchverkehr aus dem Gemeindezentrum zwischen B 76 und Ostsee mittels baulicher Maßnahmen

Einrichtung von Kreisverkehren/Minikreisel zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Sicherheit (u.a. Kreisverkehr neuralgischer Punkt Bahnhof/Hauptstraße Gemeindezentrum oder im Bereich der Firma Brandenburg

Umwelt-/Lärmabhängige Verkehrslenkung auf der Basis von Messungen an definierten Punkten

2. Wie:

Maßnahmenpaket detailliert ausarbeiten und durch die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand umsetzen lassen

3. Wer:

Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand ggf. in Abstimmung mit Straßenbaulastträgern Kreis/Land/Bund



4. Aufwand:

ca. 3-5 Mio. €

Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2 Jahre für die Ausgestaltung, mit externer Unterstützung durch Consultants

5. Ertrag:

durch den Großparkplatz an der Schienenhinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung, die direkte Anbindung und die Begleitmaßnahmen ist eine deutliche Entlastung der Verkehrssituation in der Gemeinde Timmendorfer Strand zu erreichen, die umweltabhängige Verkehrssteuerung beschränkt die Auswirkungen auf den Verkehr auf die Zeiträume wo dies real notwendig ist. Der Gutachter schätzt ein, dass hier bereits kurzfristig Wirkung zu erzielen ist. Die mittelfristige Wirkung kann bis zu 10 % des Individualverkehrs erreichen.

| Schadstoffe     | CO <sub>2</sub> | NO <sub>x</sub> | SO <sub>x</sub> | Lärm   |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|
| Personenverkehr | 13.910,45       | 5,16            | 31,43           | 126,18 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro            | CO <sub>2</sub> | NO <sub>x</sub> | SO <sub>x</sub> | Lärm         | Total        |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| Personenverkehr | 765.386,47      | 283.819,53      | 1.729.373,37    | 6.942.664,96 | 9.721.244,33 |

6. Fördermöglichkeiten:

Förderung nach GVFG möglich, mit dem Fördergeber des Landes Schleswig Holstein auszuloten

7. Kategorie:

kurz- bis langfristig, Maßnahmen in der mittelbaren Zuständigkeit der Gemeinde Timmendorfer Strand zusammen mit dem Straßenbaulastträger.

PROJEKT 13: ERARBEITUNG EINES PARKRAUMKONZEPTS

Eine Parkraumbegehung in der Gemeinde Timmendorfer Strand hat ergeben, dass die Nutzungsintensität der Stellplätze in der Ortsmitte, insbesondere der Strandparallelen Straßenverläufe (Strandstraße und –allee), hoch ist und das öffentliche Parkangebot vollständig genutzt wird. Es ist ein hoher Anteil von Kurzparkern und eine hohe Fluktuation der Parkraum-suchenden vorherrschen. Aus diesem Sachverhalt lässt sich schließen, dass sich durch eingreifende Maßnahmen Wege vermeiden und bzw. oder auf andere Verkehrsmittel verlagern lassen.



Parkraum im Strandzugangsbereich (Quelle: tjm-consulting)

In den innerörtlichen Bereichen sollen Nutzervorteile für umweltfreundliche Verkehrsmittel geschaffen werden. Zur effektiven Umsetzung sollte der motorisierte Individualverkehr signifikant eingeschränkt werden. Ein wirksames Mittel ist ein intelligentes Parkraummanagement, das über Parkraumoptimierung- und -verteuerung in Kombination mit Vorteilen für Car-Sharing-Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, den ruhenden Verkehr innerhalb der Gemeinde zugunsten von Aufenthaltsqualität im Sinne einer „Flaniermeile“ lenkt.

Es muss geprüft werden, inwieweit die kostenlosen Großparkplätze an der B 76 mittelfristig bewirtschaftet und weiterentwickelt werden können, sprich zusätzliche Kapazitäten durch den Bau von Parkpaletten bzw. Parkhäusern zu schaffen. In der Kombination mit einem zentralen Großparkplatz am neuen Bahnhaltelpunkt an der Autobahn 1 kann eine geordnete Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde Timmendorfer Strand gewährleistet werden.



Parkraum an der Eissporthalle (Quelle: tjm-consulting)

Ebenfalls von Bedeutung ist die Förderung der Multimodalität durch Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel an zentralen Orten.

**Zielsetzung:**

- Verbesserung der Parkraumsituation für (Tages-) Touristen
- Verbesserung des Parkraumangebotes für Bewohner und Lieferverkehr
- Sicherung der Erreichbarkeit für Bedienstete und Besucher (Kombiticket Parken und ÖPNV)
- Steuerung des kernstadtbezogenen Autoverkehrs
- Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung generieren

**1. Was**

Festlegung des zu bewirtschaftenden Gebietes/der zu bewirtschaftenden Zone

Erarbeiten der Parkgebührenverordnung der Gemeinde Timmendorfer Strand

Gestaltung der technischen Basis für die Parkraumbewirtschaftung

Schaffung der Personellen Basis für die Parkraumbewirtschaftung

**2. Wie:**

aktives Aufgreifen der Parkraumthematik, die u.a. rund um den Komplex FFBQ für den Kreis Ostholstein, die Gemeinde Timmendorfer Strand sowie den touristischen Betrieb entstehen

3. Wer:  
Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand
4. Aufwand:  
20-30 T€  
Zeitbedarf ca. 1 Jahr von der Idee bis zum Start, 2 Jahre für die Ausgestaltung, mit externer Unterstützung durch Consultants
5. Ergebnis:  
Kommunales Parkraummanagement (Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung)  
Sicherung von zusätzlichen Einnahmen für die Gemeinde Timmendorfer Strand, der Gutachter kann keine Folgewirkung für die Schadstoffemission auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand über die bereits im Handlungsfeld Infrastruktur hin-  
ausgehenden erkennen  
In Verbindung mit dem Großparkplatz und dem dazugehörenden Shuttleverkehr ist diese Maßnahme ein erheblicher und wichtiger Bestandteil zur Sicherung des Zielsze-  
narios 1 und der damit verbundenen Einsparungen an Schadstoffen und Lärm
6. Fördermöglichkeit:  
keine / Refinanzierung durch Parkraumbewirtschaftung
7. Kategorie:  
sofort

## PROJEKT 14: FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT

Elektromobilität setzt sich gerade in sensiblen Urlaubsregionen immer stärker als alternative Antriebsart durch. An erster Stelle stehen sogenannte Pedelecs sprich Fahrräder mit Elektrohilfsantrieb, die schon heute mehr als 50 % aller neu verkauften Fahrräder ausmachen. Neben dem Funfaktor für junge Menschen erobert auch die die Generation 50+ das Pedelec, weil sich der Radius einer Radtour leicht um 50 % vergrößern lässt. Urlaubsdestinationen, die konsequent Pedelecs über Hotels oder öffentliche Verleihsysteme (Allgäu/Usedom) anbieten sind voll im Trend der sanften Mobilität.

Gleichfalls findet man in vielen Urlaubsregionen inzwischen Elektroautos, die entweder von Hotels oder aber auch als E-Car-Sharing Fahrzeug angeboten werden, um Touristen, die mit der Bahn anreisen auch die Möglichkeit zu geben vom Bahnhofsteppunkt zum Hotel zu fahren oder aber auch mal eine kleine Tagestour in die Region zu unternehmen.

Durch den Einsatz von Alternativantrieben (z. B. Elektroantrieben) gegenüber Benzin- und Dieselmotoren kann der Kohlendioxidausstoß reduziert werden, insbesondere, wenn sichergestellt ist, dass regenerative Energie zum Einsatz kommt. Des Weiteren spielen in diesem Bereich verhaltensändernde Maßnahmen eine Rolle, die z.B. durch Maßnahmen wie (E) Bike- und (E) Car-Sharing unterstützt werden.

Ein Wandel der Fahrzeugflotte und die Förderung von Multimodalität werden entscheidend zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs beitragen.

### 1. Was:

Elektromobilität aktiv fördern durch das professionelle Vernetzen von Akteuren der Energiewirtschaft (Stromversorger), der Wirtschaft (Gewerbe und öffentliche Arbeitgeber), des Verkehrsgewerbes (ÖPNV), des Tourismusgewerbes (Hotels, Gaststätten, Radverleiher etc.) um den Einsatz von Elektrofahrzeugen wie Busse, Autos, Pedelecs, Segways etc. (insbesondere nach dem Motto nutzen ohne zu besitzen) voranzubringen. Die Maßnahmen können miteinander vernetzt werden und ermöglichen so den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Gästen der Gemeinde Timmendorfer Strand eine weitreichende nachhaltige klimaschonende Mobilität.

Im Nachgang des Klimaschutzteilprojekts Mobilität sollte bei der Versorgung der Ladestationen „Öko-Strom“ aus dem Ertrag des Klimaschutzteilprojekts Immobilien der Gemeinde Timmendorfer Strand zur Verwendung und CO<sub>2</sub> Verrechnung kommen. Ein möglicher Verknüpfungspunkt könnte der Bau und Betrieb eines Blockheizkraftwerks (BHKW's) zur Versorgung des Schwimmbades mit Wärme und Nutzen des Stroms als Quelle für lokale Energie für das Laden von Batteriegetriebenen elektrischen Fahrzeugen (E-Car- und Bike-Sharing und E-Busse) sein.

### 2. Wie:

Entwickeln eines übergreifenden Geschäftsmodells „Elektromobilität fördern“ durch das Bündeln bestehender Akteure in einem Netzwerk, das als gemeinsame Marke platziert und über diverse Vertriebskanäle vermarktet wird. Dadurch werden Zugangsbarrieren zu einer nachhaltigen Klimaschonenden Elektromobilität gesenkt und Internetbasierte Informationssysteme geben den Bürgerinnen und Bürgern und den Besuchern jederzeit Informationen über die Verfügbarkeit von Elektromobilitätsangeboten in der Gemeinde Timmendorfer Strand und darüber hinaus. Die Ostseekarte kann als interoperable elektronische „MultiCard“ fungieren.

3. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand in Zusammenarbeit mit Versorger, Wirtschaft Hotellerie oder ggf. Gründung Zweckverband der Beteiligten

4. Aufwand:

50-100 T €, Geschäftsmodell entwickeln, Hauptakteure Identifizieren, Verträge entwerfen, Außenauftritt gestalten, Vertriebsmedien entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten abdecken. Zeitbedarf ca. 2-3 Jahre von der Idee bis zum Start;

5. Ertrag:

Deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des nachhaltigen Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen. Der Gutachter schätzt ein, dass die Wirkung dieses Maßnahmenbündels eine Reduktion der Emission von bis zu 5 Prozent ermöglicht.

| Schadstoffe     | CO 2      | NOx  | SOx   | Lärm   |
|-----------------|-----------|------|-------|--------|
| Personenverkehr | 14.683,26 | 5,44 | 33,17 | 133,19 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro            | CO 2       | NOx        | SOx          | Lärm         | Total         |
|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| Personenverkehr | 807.907,94 | 299.587,28 | 1.825.449,67 | 7.328.368,57 | 10.261.313,46 |

6. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein; Bund sowie Gegenfinanzierung aus der Parkraumbe-wirtschaftung und Kofinanzierung durch Dritte

7. Kategorie:

Kurzfristig

#### 3.4.4 MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DER FINANZIERBARKEIT DER MOBILITÄTSANGEBOTE UND -INFRASTRUKTUR

Für kommunale Mobilitätsangebote und deren Infrastruktur muss Geld für Erhaltung, Ausbau und Betrieb aufgebracht werden, da sie die Voraussetzung für die Mobilität der Bürger und Gäste darstellt. Im Fall der Gemeinde Timmendorfer Strand ist das aufgrund der geringen Einwohnerzahl aber der großen Gästeschar eine große Herausforderung.

Finanzierungsspielräume ergeben sich wenn überhaupt aus einer effizienteren und effektiveren Steuerung des Mitteleinsatzes. Die einzelnen Steuerungsinstrumente bauen aufeinander auf und können ihre Effekte nur im Zusammenspiel von Information, Analyse, Ressourcenverteilung und Evaluierung erfolgreich sein. Für die effiziente und effektive Steuerung des Mitteleinsatzes für den Bereich Mobilität sind Checklisten, Modellrechnungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konkrete Instrumente, mit deren Hilfe dann Steuerungsentscheidungen nachvollziehbar und fundiert getroffen werden können. Durch die dezentrale Budgetierung wird die Gemeinde Timmendorfer Strand in die Lage versetzt, ihre Leistungen orientiert an den spezifischen Rahmenbedingungen möglichst effizient und effektiv zu erbringen. Schließlich ist die Überprüfung der Zielerreichung anhand der Ergebnisse zu prüfen. Bei Abweichungen sollten die Erkenntnisse zu Anpassungsmaßnahmen führen, so dass sich der Steuerungskreislauf zu einem kontinuierlichen Prozess schließt.

Zusätzliche finanzielle Spielräume für den Bereich Mobilität sollte die Gemeinde Timmendorfer Strand durch organisatorische Veränderungen erlangen. Dazu kann es erforderlich sein notwendiges Know-how oder erforderliche Kapazitäten und entsprechende Verantwortlichkeiten z.B. im Zusammenhang mit Fundraising-Aktivitäten zusammenzuführen. Erreicht werden kann dies unter anderem auch durch die Stärkung der Kooperation mit den Nachbarkommunen bzw. durch intensivere Einbindung privater Partner im Rahmen von Contracting mit dem Ziel, Effizienzpotenziale zu erschließen. Diese organisatorischen Veränderungen stehen nicht losgelöst neben den klassischen Finanzierungsquellen und Steuerungsinstrumenten, sondern ergänzen diese Ansätze.

##### **Zielsetzungen zur Verbesserung der Finanzierbarkeit der Mobilitätsangebote und -infrastruktur:**

- Entwicklung eines langfristigen Finanzierungskonzepts für den Bereich Mobilitätsangebote und -infrastruktur
- Erreichen von Freiräumen für die Erweiterung der Mobilitätsangebote (Fuß-, Rad-, Car- und Bike-Sharing, ÖPNV)
- Integration in das OstseeCard System

##### **Konkretes Projekt zur Verbesserung der Finanzierbarkeit der Mobilitätsangebote und -infrastruktur**

1. Erarbeitung Gesamtfinanzierungskonzept Mobilitätsangebote und -infrastruktur

PROJEKT 15: ERARBEITUNG GESAMTFINANZIERUNGSKONZEPT  
MOBILITÄTSANGEBOTE UND -INFRASTRUKTUR

Das Thema der nachhaltigen Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote ist für eine kleine Gemeinde wie Timmendorfer Strand eine große Herausforderung. Aber auch kleine Gemeinden können sich durch die geschickte Vernetzung von Aufgabenwahrnehmung (Parkraumbewirtschaftung und ÖPNV) und Finanzierungsform (Zweckverband und GmbH) sowie der dann gegebenen Ausnutzung steuerlicher Verrechnungsmöglichkeiten am Markt betätigen. Wenn dies einhergeht mit einer geschickten Fördermittelakquisition, dann lassen sich die aufgezeigten Projekte auch umsetzen.

1. Was:

Sicherstellung der Finanzierung der Mobilitätsangebote und der Mobilitätsinfrastruktur

Handlungsspielräume für Angebotserweiterungen im Bedienungsangebot (Linienverlängerung, Taktverdichtung, Ausweitung der Bedienungszeit)

2. Wie:

Identifizieren der möglichen Finanzierungsquellen und des notwendigen Finanzierungsbedarfs. Dazu sind folgende Schritte zu erledigen:

- Derzeitiger Aufwand der Gemeinde Timmendorfer Strand für den ÖPNV erfassen
- Finanzierungsanteil der Gemeinde Timmendorfer Strand an den Mitteln des Bundes und Landes Schleswig Holstein der auf die Gemeinde Timmendorfer Strand entfallen
- Konzeption eines Bürgerfonds zur Finanzierung der notwendigen Infrastrukturanpassung
- Bestimmung des Gemeindeanteils an der Finanzierung
- Identifizierung der Bürger und Unternehmen die direkt oder mittelbar von der Maßnahme profitieren
- Schaffung eines Umlagemodells für die nicht finanzierten Anteile des Mehrbedarfs

3. Wer:

Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand als Treiber für den Prozess der Finanzierung

4. Aufwand:

Geschäftsmodell und Budgetplanung entwickeln, Umlagemodell generieren  
Zeitbedarf ca. 1-2 Jahre verwaltungsintern



5. Ertrag:

Deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des nachhaltigen Klimaschonenden Umweltverbundes, Senkung von Lärm und Emissionen. Der Gutachter schätzt ein, dass die Wirkung dieses Maßnahmenbündels eine Reduktion der Emission von bis zu 5 Prozent ermöglicht.

| Schadstoffe     | CO 2      | NOx  | SOx   | Lärm   |
|-----------------|-----------|------|-------|--------|
| Personenverkehr | 14.683,26 | 5,44 | 33,17 | 133,19 |

(Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro            | CO 2       | NOx        | SOx          | Lärm         | Total         |
|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| Personenverkehr | 807.907,94 | 299.587,28 | 1.825.449,67 | 7.328.368,57 | 10.261.313,46 |

6. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein / Bund / Vorhandene Gemeindefinanzen bündeln / Kur- und Tourismusförderung / Bürgerfond / Erlöse Parkraumbewirtschaftung

7. Kategorie:

Kurzfristig eine Handlungskonzeption entwickeln

### 3.4.5 MAßNAHMENPAKET ZUR VERBESSERUNG DES GÜTER-/LOGISTIKVERKEHRS

Der Güter- und Logistikverkehr trägt in erheblichem Umfang zu Lärm und Emission in der Gemeinde Timmendorfer Strand bei. Insbesondere die zahlreichen Ver- und Entsorgungsverkehre von Hotellerie, Handel, Gewerbe und Industriebetrieben erfordern eine Problemlösung.

Den Güterverkehr durch Zwischenschalten eines Güterverkehrszentrums (GVZ) am Rande der Gemeinde zu optimieren liegt nahe. Dazu müsste man den LKW Zuliefer- und Abholverkehr auf den Standort des GVZ konzentrieren. Die Feinverteilung kann dann mit Hilfe eines wegoptimierten Verteilverkehrs mit ggf. batteriegetriebenen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Die Hauptquellen für den Güterverkehr auf dem Gemeindegebiet sind:

- Anlieferer und Abholer der Firma Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG
- Ver- und Entsorgungsverkehre der touristischen Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Ver- und Entsorgungsverkehre der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand



Kunden- und Mitarbeiterparkplätze der Firma Brandenburg in Timmendorf (Quelle: tjm-consulting)

Der Anlieferverkehr für den Einzelhandel, sonstige Wirtschaftsunternehmen und private Haushalte entwickelt sich weiter dynamisch. Insbesondere bei der Zulieferung an private Haushalte sind in der Prognose deutliche Wachstumsraten enthalten. Dabei stehen zwei Hauptaspekte im Fokus: Auf der einen Seite führt das mehrfache Anfahren von Kunden bis zur endgültigen Auslieferung zu unnötigem Mehrverkehr mit den Nachteilen für die Logisti-

ker und die Gesellschaft. Auf der anderen Seite entstehen durch den eigentlichen Liefervorgang Probleme für alle Beteiligte durch mangelnde Stellflächen und somit Einschränkungen im Verkehrsfluss oder Lärmbeeinträchtigungen bei Nachanlieferungen.

Eine Alternative für Home-Lieferungen bietet die flächendeckende Verbreitung von Packstationen („Locker-Boxes“) im öffentlichen Raum sowie auch in hoch-frequentierten privaten Stationen (z.B. auf Parkplätzen von großen Unternehmen und Einzelhandel). Dadurch sollen unnötige Fahrten vermieden werden und es dem Kunden gleichzeitig ermöglicht werden, die Lieferung jederzeit flexibel und wohnortnah selbständig abzuholen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, private Anlieferungen nicht an die die Privatadresse sondern an den Arbeitsplatz bringen zu lassen. Dadurch können eine Vielzahl von Wegen vermieden und Anlieferungsdienste gebündelt werden.



LKW-Anfahrtsbereich der Firma Brandenburg in Timmendorf (Quelle: tjm-consulting)

Die zur Gemeinde Timmendorfer Strand zugehörigen Dorfschaften Groß Timmendorf (mit den Wohnplätzen Groß Timmendorf und Oeverdiek) und Hemmelsdorf (mit den Wohnplätzen Hemmelsdorf, Hainholz und Nothweg) liegen so, dass Entfernungen (insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen nicht immer fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Nicht alle Ortsteile verfügen über eine eigene umfassende Nahversorgung, was dazu führt, dass in vielen Fällen der Pkw für den Einkauf genutzt wird. Im Sinne der Vermeidung von Wegen ist für bestimmte Zielgruppen (ältere Menschen, Familien, Betriebe) ein Lieferservice ein attraktives Angebot. Lieferdienste bieten auch für wenig mobile Gruppen die Möglichkeit sich vor Ort zu versorgen, auch wenn kein Einzelhandel mehr vorhanden ist. Um die Versorgung zu optimieren müssen zunächst Angebot und Nachfrage erfasst werden.

Anschließend sollte ein Konzept erarbeitet werden, welches Routen und Aufenthaltsorte der Händler mit dem ermittelten Bedarf der Bevölkerung zusammenbringt. Eine weitere Möglichkeit sind Lieferdienste, die auf Bestellung Waren zu den Kunden liefert. Dies können sowohl im Laden ausgesuchte als auch telefonisch bestellte Waren sein. So können Radfahrer und Fußgänger sich ihre Waren bequem liefern lassen und müssen sie nicht mehr mühsam transportieren.

#### **Zielsetzungen zur Verbesserung des Güter-/Logistikverkehrs:**

Im Rahmen des Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Güter- und Logistikverkehrs sollen in der Gemeinde Timmendorfer Strand die nachfolgend genannten Hauptziele erreicht werden:

- Verbesserungen der Güter- und Logistikverkehre
- Ver- und Entsorgungsverkehre von Hotellerie, Handel und Gewerbe besser organisieren und lenken
- Gewinnung der Anliegergemeinden für die Idee des GVZ
- Sicherung der Förderung bei Land und Bund
- Identifizieren eines möglichen Standortes für das Güterverkehrszentrum
- Gewinnen des Ankerkunden für das Güterverkehrszentrum
- Gewinnung der Hotellerie und der Versorger als Nutzer des Güterverkehrszentrums
- Erstellung eines integrierten Logistikkonzepts zur Sicherung der Versorgung des Ankerkunden sowie der Versorger und der Hotellerie

#### **Konkretes Projekt zur Verbesserung des Güter-/Logistikverkehr**

- Erstellung eines integrierten Güter- und Logistikkonzepts

PROJEKT 16: ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN GÜTER-/LOGISTIKKONZEPTS

**Zielsetzung:**

- Optimierung der Ver- und Entsorgungsverkehre im Bereich der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Einrichtung eines Güterverkehrszentrums
- Festgelegte Anlieferungszeiten für Gastronomie und Gewerbe

1. Was:

Der Güterverkehr trägt in erheblichem Umfang zu Lärm und Emission in der Gemeinde Timmendorfer Strand bei. Die Hauptquellen für den Wirtschafts- und Güterverkehr auf dem Gemeindegebiet sind:

- Zulieferer und Abholer der Unternehmen (v.a. der Firma Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG)
- Liefer- und Entsorgungsverkehre der touristischen Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Liefer- und Entsorgungsverkehre der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand

Optimierung des Güterverkehrs durch das Zwischenschalten eines lokalen „Umschlagplatzes“ in Form eines (lokalen oder regionalen) Güterverkehrszentrums (GVZ) am Rande der Gemeinde Timmendorfer Strand. Dazu wird der LKW Zuliefer- und Abholverkehr auf den Standort des GVZ konzentriert. Die Feinverteilung erfolgt dann mit Hilfe eines Wegeoptimierten Verteilverkehrs, der mit Batteriegetriebenen Fahrzeugen durchgeführt wird.

1. Wie:

Entwicklung eines Geschäftsmodells Güterverkehrszentrum, Ankerkunden aus der Wirtschaft, wie beispielsweise die Firma Brandenburg gewinnen, sowie die Einbindung der Hotellerie und der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand vorantreiben. Umzuschlagende Gütermengen abklären, einen geeigneten Standort für das neue Güterverkehrszentrum suchen, Investitionsvolumen und Finanzierung abklären, Grundlage: Idee GVZ

2. Wer:

Gemeinde Timmendorfer Strand / Industrie etc. Ankerkunden wie die Firma Brandenburg / Hotellerie / Gastronomie / Handel / Gewerbe

3. Aufwand:

50 T €

Entwicklung eines Geschäftsmodells, Hauptakteure identifizieren, Verträge entwerfen.

Zeitbedarf ca. 2-3 Jahre von der Idee bis zum Start; Team 1/2 Mitarbeiter, dessen Aufgabe die Steuerung der Investition und die Koordinierung der Dienstleister ist sowie externe Unterstützung von Spezialisten für das Geschäftsmodell.

4. Ertrag:

Deutliche Senkung des (Schwerlast-) Liefer- und Abholverkehrs und damit von Lärm und Emission in der Gemeinde Timmendorfer Strand. Die sich ergebenden Effekte sind durch den Umfang der Verkehrsleistung die durch den großen lokalen Gewerbetreibenden eingebracht werden sowie durch den Umfang der Versorgungsverkehre, die über das GVZ abgewickelt werden bestimmt. Der Gutachter schätzt ein, dass hier Reduktionen von bis zu 30 % erreicht werden können.

| Schadstoffe       | CO <sub>2</sub> | NO <sub>x</sub> | SO <sub>x</sub> | Lärm     |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|
| Güterverkehr      | 12.803,14       | 5,50            | 33,50           | 912,49   |
| Schwerlastverkehr | 47.747,49       | 20,50           | 124,95          | 1.229,07 |

Maßeinheit für Schadstoffe in t; Lärm in dB – Lärmäquivalent 55 dB/Person)

| Euro              | CO <sub>2</sub>   | NO <sub>x</sub>   | SO <sub>x</sub>     | Lärm                 | Total                |
|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Güterverkehr      | 13.738,28         | 5.897,42          | 35.951,58           | 979.137,28           | 1.034.724,57         |
| Schwerlastverkehr | 210.600,81        | 90.404,45         | 551.119,33          | 5.421.070,03         | 6.273.194,61         |
| <b>Summe</b>      | <b>819.639,68</b> | <b>317.050,39</b> | <b>1.932.139,09</b> | <b>11.800.057,83</b> | <b>14.868.886,99</b> |

5. Fördermöglichkeiten:

Land Schleswig Holstein; Bund

6. Kategorie:

Mittel- bis langfristig, unmittelbarer Einfluss da nur durch die Gemeinde zu bewegen.

### 3.5 CONTROLLINGKONZEPT

Die Förderbedingungen der Klimaschutzinitiative des Bundes sehen ein Controlling-Konzept vor. Damit meint der Fördergeber die Rahmenbedingungen für die Erfassung und Auswertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen die für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Klimaschutzziele beschrieben werden.

Mit den Handlungsempfehlungen dieses Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand sind bereits spezifische Hinweise zu Zieldefinition und Erfolgskontrolle formuliert worden. Dies ist auch der Besonderheit dieses Teilkonzepts zur klimafreundlichen Mobilität geschuldet, das aufgrund der Handlungsmöglichkeiten der Kommune die Maßnahmenschwerpunkte bei der Einführung eines multimodalen Verkehrssystems setzt. Somit sind Klimaschutzeffekte im Gegensatz zu technischen Maßnahmen der Effizienzsteigerung von Verkehrsmitteln kaum unmittelbar zu erfassen.

Die Zielerreichung wird sich somit nicht allein am Indikator der CO<sub>2</sub>-Emission festmachen lassen. Gleichwohl ist bei der Durchführung verkehrlicher Klimaschutzmaßnahmen die Erfolgskontrolle, die Evaluation und das Monitoring der Maßnahmen über ein Nachhalten der CO<sub>2</sub>-Bilanz zu empfehlen.

Nachfolgend sind einige Hinweise zusammengestellt, wie die Gemeinde Timmendorfer Strand die Wirksamkeit ihrer verkehrlichen Klimaschutzmaßnahmen prüfen kann, welche Daten und Informationen dafür notwendig sind, wo diese Daten und Informationen abrufbar sind, beziehungsweise wie sie erhoben werden können. Ein Element in der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand ist die Einführung eines für die Gemeinde Timmendorfer Strand geeigneten Controlling-Konzepts. Ein systematisches Monitoring ermöglicht es den Verantwortlichen aus Verwaltung und Politik, die Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz fortzuschreiben, um einen Überblick über die Entwicklungen des Energieverbrauchs und den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich zu bewahren.

Das Controlling-Konzept umfasst die folgenden Punkte:

- Organisatorische Verankerung des Prozesses
- Fortschreibung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz mittels ECORegion
- Kontrolle von Einzelmaßnahmen durch Erfolgsindikatoren

#### 3.5.1 ORGANISATORISCHE VERANKERUNG DES PROZESSES

Die Verantwortung der Umsetzung der Maßnahmenpakete und Konzepte im Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer

Strand liegt nicht nur bei dem/der Klimaschutzmanager/in, sondern in der gesamten Verwaltung und die Bearbeitung wird anhand ausgewählter Themen auch in den zuständigen Fachbereichen verankert. Bei den Projekten werden nach Möglichkeit bereits die jeweiligen Fachbereiche innerhalb der Gemeindeverwaltung genannt, die primär das entsprechende Projekt vorantreiben sollten. Genaue Zuständigkeiten werden in der Umsetzungsphase festgelegt werden.

Da die Aktivitäten und insbesondere Erfahrungen der Gemeinde Timmendorfer Strand im Klimaschutzbereich noch sehr gering sind muss noch eine endgültige Organisationsstruktur aufgebaut werden. Zurzeit gibt es noch kein Klimamanagement als erste zentrale Stelle, die die Klimaschutzarbeit Fachbereichsübergreifend koordiniert. In Hinsicht auf den Mobilitätsbereich existiert aufgrund der kleinen Größe der Gemeinde Timmendorfer Strand kaum ein Erfahrungsschatz. Hier empfiehlt sich u.a. eine stärkere Einbindung der Ehrenamtlichen Kräfte im Bereich der Verbände vor Ort (ADFC, VCD, Umweltverbände etc.) sowie die verstärkte Zusammenarbeit mit der Kreisverwaltung Ostholstein.

Wir empfehlen auf jeden Fall einen „Runden Tisch“ zum Thema „Nahmobilität und ÖPNV“ zu gründen, um hier das Know How der Bürgerinnen und Bürger einzubinden, die sich ja schon im Rahmen der Workshops stark eingebracht haben. Unter anderem sollte sich diese Gruppe mit der Ermittlung des aktuellen Bedarfs an den Timmendorfer Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und der Abwägung der technischen Umsetzungsmöglichkeiten beschäftigen. So können die zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich eingesetzt werden. Des Weiteren führt der regelmäßige Austausch dazu, Bemühungen der einzelnen bereits aktiven Personen/Gruppen zu bündeln und Synergien zwischen geplanten/durchgeführten Aktivitäten zu nutzen. Der Fokus liegt also auf der konkreten Durchführung von Maßnahmen.

### 3.5.2 FORTSCHREIBUNG DER ENERGIE- UND CO<sub>2</sub>-BILANZ MITTELS ECoreGION

Zur Überprüfung der Zielerreichung und Effizienz des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand empfehlen wir der Gemeinde ein eigenes Monitoring mit Hilfe des Programms ECoreGion durchzuführen. Das internetbasierte Instrument ECoreGion ermöglicht die Erstellung kommunaler Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzen. Es wurde vom Klima-Bündnis und der Bundesgeschäftsstelle des European Energy Award in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Ecospeed 2008 entwickelt und in Deutschland und der Schweiz eingeführt. ECoreGion erlaubt CO<sub>2</sub>- und Energiebilanzierungen nach unterschiedlichen Gesichtspunkten zu erstellen, etwa nach Energieträgern oder nach Sektoren. Eine Bilanzierung ist rückwirkend bis ins Jahr 1990 möglich. Das Instrument eignet sich zum Nachweis der Gesamt-CO<sub>2</sub>-Minderung einer Kommune in einem bestimmten Zeitraum ebenso wie zum Monitoring innerhalb der drei Sektoren private Haushalte, Gewerbe/Industrie sowie Verkehr. Dank der von ECoreGion bereitgestellten länderspezifischen Daten ist eine rasche Abschätzung der Größenordnung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in einer Startbilanz möglich.



Auch wenn eine Startbilanz bereits auf Grundlage von Daten zur Bevölkerung und zur Wirtschaftsstruktur erstellt werden kann, sind lokale Verbrauchsdaten notwendig, um eine detaillierte Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erstellen. Die lokale Aussagekraft der Bilanzierung steigt folglich in dem Maße, in dem lokale Daten hoher Güte eingetragen werden. Das Einholen lokaler Daten aus unterschiedlichen Quellen ist eine wichtige Voraussetzung für die Berechnung einer kommunalen Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz.

Da es sich um ein internetbasiertes Instrument handelt, ist keine Software-Installation notwendig und der Internetdienst kann unmittelbar nach der Bestellung verwendet werden. Besonders vorteilhaft sind die länderspezifischen Datengrundlagen zu Energie-, Emissions- und weiterer Umweltfaktoren, die regelmäßig aktualisiert werden. Die einheitliche Bilanzierungsplattform ermöglicht einen langfristigen Bilanzierungsprozess ohne methodische Brüche und an dem mehrere Personen beteiligt sein können.

Die Software steht Klima-Bündnis-Kommunen also auch der Gemeinde Timmendorfer Strand zur Verfügung. Die Mitgliedskommunen und -Landkreise des Klima-Bündnis sowie die Kommunen, die den eea® (European Energy Award®) nutzen, erhalten die Software zum ermäßigten Lizenzpreis. Der Preis beträgt im Fall der Gemeinde Timmendorfer Strand ca. 500-600 €/jährlich – es ist ggf. zu überlegen sich mit der Gemeinde Ratekau, oder sobald der Kreis Ostholstein Mitglied im Klimabündnis wird, abzustimmen oder ggf. zusammenzuarbeiten. Weitere Infos zum Programm etc. erhält die Gemeinde über Herrn Miguel Morcillo beim Klima-Bündnis [m.morcillo@klimabuendnis.org](mailto:m.morcillo@klimabuendnis.org)

Es wird empfohlen, dass die Gemeinde Timmendorfer Strand die Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz im Mobilitätsbereich in den kommenden Jahren mittels ECOREgion fortschreibt. Ein Zwei-Jahres-Rhythmus eignet sich gut für eine solche Fortschreibung. Die Fortschreibung der Daten in ECOREgion sollte im Verantwortungsbereich des/der Klimaschutzmanager/in liegen.

### 3.5.3 KONTROLLE VON EINZELMAßNAHMEN DURCH ERFOLGSINDIKATOREN

Der erarbeitete Maßnahmenkatalog stellt eine breite Auswahl an Aktivitäten vor, die das Ziel haben, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) am Modal Split zu erhöhen, klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität zu fördern und schließlich den gesamten Energieverbrauch im Verkehrssektor zu senken.

Im Rahmen des Controllings soll ein Mechanismus entwickelt werden, bei dem die Auswirkungen der einzelnen Projekte regelmäßig überprüft werden. Dazu bietet es sich an, für jedes Projekt geeignete Indikatoren (z.B. Veränderung der einzelnen Verkehrsträger am Modal Split) zur Erfolgskontrolle zu definieren und regelmäßig Daten zu diesen zu erheben. Eine anschließende Analyse ermöglicht eine Übersicht zu dem Status des einzelnen Projekts und

dem Erfolg in der Umsetzung. So lassen sich auch während der Umsetzung eventuelle Änderungen vornehmen, um die Verwirklichung des anvisierten Potenzials zu maximieren. Außerdem sollten die Prioritäten der Kernthemen und des hierfür eingeplanten Budgets reflektiert und, soweit möglich, Aussagen zu Qualität, Effektivität, Bedarfsorientierung und Akzeptanz der geförderten Projekte getroffen werden. Zur Überprüfung der Qualität, Wirkung und Akzeptanz der Projekte bieten sich sowohl Projektbesichtigungen als auch Befragungen der Projektträger an. Diese Maßnahmen sind jedoch erst nach Umsetzung und einer gewissen Laufzeit der Projekte sinnvoll.

Eine erfolgreiche Evaluation benötigt Akzeptanz, sowohl im Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung als auch innerhalb der beteiligten Öffentlichkeit. Hierfür muss der gesamte Prozess jedoch klar formuliert werden. Auf diese Weise ist Kontinuität und individuelles Engagement aller an dem Evaluationsprozess beteiligten Akteure zu erreichen.

Begleitet werden sollte der Evaluationsprozess durch ein regelmäßiges und umfassendes Berichtswesen, zur transparenten Darstellung der eingesetzten Mittel, der erzielten Erfolge, Entwicklungen in den einzelnen Projekten sowie auftretenden Schwierigkeiten im Prozess. Die Information kann durch lokale Medien (Zeitung, Radio, Gemeinde Homepage) oder die direkte Ansprache (Infostände) mit Publikationen erfolgen (siehe Ausführungen im Kapitel 3.6 Öffentlichkeitsarbeit).

Um die Wirkung der Maßnahmen zu dokumentieren und zu messen, sollten in regelmäßigen Abständen der MIV, sowie die Fahrgastzahlen des ÖPNV gemessen/gezählt werden. Zudem können Befragungen von Einwohnern und Touristen zur Wahrnehmung der Verkehrsbelastung und auch des Verkehrsangebotes vorgenommen werden.

Weiterhin sollten in Ergänzung zu der regelmäßigen Erhebung der Verkehrsbelastungszahlen innerörtliche Verkehrszählungen an neuralgischen Punkten erfolgen. Um dies zu realisieren empfehlen wir Ihnen als Gutachter sich dem System der SRV Erhebungen der Technischen Universität Dresden anzuschließen und an den von dieser durchgeführten Erhebung bezüglich des Verkehrs in Städten teilzunehmen. Der Kontakt zu dieser Erhebung ist:

Dr.-Ing. Frank Ließke, TU Dresden, 01062 Dresden  
Tel.: +49 351 463-36668; [frank.liesske@tu-dresden.de](mailto:frank.liesske@tu-dresden.de);

Auch die Luftqualität, gemessen anhand der Konzentration der Schadstoffe CO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> und der PPM sowie die aktuelle Lärmbelastung sollte als Indikator für die durch den Verkehr ausgestoßenen Schadstoffe, an mindestens drei exponierten Orten (z.B. Dorfstraße in Groß Timmendorf, Hauptstraße und Strandstraße in Timmendorf sowie der Seestraße Hemmelsdorf) gemessen und einer Vorher-Nachher Analyse unterzogen werden. Die dafür ausgerüsteten Klimamessstationen sind frei im Handel erhältlich und mit einem Preis von ca. 500 € pro Stück erschwinglich.

Für die erfolgreiche Evaluation des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand ist später der/die Klimaschutzmanager/in der Gemeinde Timmendorfer Strand von zentraler Bedeutung. Er/Sie bildet die Schnittstelle von Initiierung und Umsetzung der Einzelprojekte über die ggf. bestehenden verwaltungsinternen Arbeitsgruppen sowie der Einbindung in den übergeordneten strategischen Klimaschutzprozess der Gemeinde Timmendorfer Strand.

In Zusammenarbeit mit den politischen Entscheidungsträgern gestaltet der/die Klimaschutzmanager/in den Erfolg des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand maßgeblich mit, indem er/sie die Zusammenhänge von politischen Zielsetzungen (u.a. zur Emissionsminderung), verwaltungsinternen Bewertungsmaßstäben (z.B. unter Verwendung des Programms ECORegion und des Datenpools des European Energy Award oder des Benchmark Klimaschutz des Klimabündnisses) und den Indikatoren auf Maßnahmenebene (z.B. Teilnehmerzahlen einer Informationsveranstaltung zur E-Mobilität führen zum verstärkten Gebrauch von Pedelecs vor Ort und führen zur Emissionsminderung auf dem Gemeindegebiet) aufzeigt.

Basis des Controllings sind die jährlich durchzuführenden Berichte des/der Klimaschutzmanager/in der Gemeinde Timmendorfer Strand. Er/Sie dokumentiert den Umsetzungsstand der Projekte der einzelnen Maßnahmenpakete und bildet die Grundlage für die durch den/die Klimaschutzmanager/in zu entwickelnden Steuerungsmaßnahmen. Nur so ist das gesteckte Ziel der Reduktion der Schadstoffemission und der Lärminderung über einen längeren Zeitraum effizient zu erreichen. Der Soll-Ist Vergleich sowie die Entwicklung der Projekte sowie deren Verabschiedung sind aus Gutachtersicht direkt an den Gemeinderat anzubinden.

### 3.6 KONZEPT FÜR DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Um die entwickelten Projekte im Sinne des Klimaschutzes im Bereich Mobilität umzusetzen und ggf. unpopuläre Eingriffe in die Gewohnheiten der Betroffenen besser argumentativ darstellen zu können, sind in der Umsetzungsphase weitere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ein wichtiges Erfolgs-Instrument. Gleichzeitig wird damit der Faden der Bürgerbeteiligung, der bei der Erarbeitung der Projekte Teil des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand war, aufgenommen und in die Zukunft weiter verlängert.

#### **Klimaschutzmanagement und Öffentlichkeitsarbeit**

Auch im Klimaschutz gilt das Motto „Tue Gutes und rede darüber“, denn nur so kann ein aktiver Klimaschutz transparent und informativ gestaltet werden und zum Mitmachen bewegen. Bei der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand wurde im Rahmen der Bürgerversammlungen und Gespräche mit einzelnen Akteuren deutlich, dass in der Gemeinde Timmendorfer Strand bereits erste Projekte sowohl innerhalb der Gemeindeverwaltung als auch von Bürgern und Akteuren bereits angegangen und zum Teil auch umgesetzt wurden.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit war nicht nur die Information der interessierten Bevölkerung über die Vorbereitung und spätere Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand, sondern vor allem auch die Mobilisierung relevanter Akteure zur Beteiligung am Planungs- und Umsetzungsprozess. Die dabei von den Akteuren gewonnen Ideen, Vorschläge, Umsetzungshinweise und vor allem Prioritäten bestimmen das Konzept wesentlich mit.

Eine wesentliche Maßnahme dazu war auch die Pressearbeit mittels Pressegespräch und klassischer Pressemitteilung im Vorfeld der Auftaktveranstaltung und der Bürger-Workshops. Die Ergebnisse des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand werden ebenfalls im Rahmen einer Veranstaltung für Akteure, Bürger und Presse präsentiert und im Nachgang wird es wiederum eine Pressemitteilung geben. Die gesamte Berichterstattung trug bislang wesentlich dazu bei, Aufmerksamkeit in der Gemeinde Timmendorfer Strand zu erzeugen und neue Akteure zu gewinnen.

Ein zentraler Baustein der Öffentlichkeitsarbeit ist die Information über das Internet. Es soll eine Unterseite zum Klimaschutz und dort eine eigene Rubrik zum Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität auf der Homepage der Gemeinde Timmendorfer Strand [www.timmendorfer-strand.org](http://www.timmendorfer-strand.org) eingerichtet werden.

Hier kann über Ziele, Hintergründe, Ablauf und Beteiligte des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand informiert werden. Zwischen- und Endergebnisse werden präsentiert und über Veranstaltungen

und Aktionen in seinem Rahmen informiert. Darüber hinaus gehören auch Informationen zum Klimaschutz, Tipps und Wissenswertes auf die Website. Ein Ansporn kann auch die Ausweisung der Klimabilanz sein, deren Veränderung durch bereits umgesetzte Maßnahmenpakete bzw. Projekte dargestellt werden sollten. Über ein Kontaktformular können von Interessierten Anregungen, eigene Ideen und Verbesserungsvorschläge sowie allgemeine Anmerkungen eingereicht werden.

Gerade in der Umsetzungsphase des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität wird der Bereich der Kommunikation besonders wichtig, denn die bereits begonnenen sowie geplanten Aktivitäten bedürfen einer gezielten aufeinander abgestimmter Öffentlichkeitsarbeit.

Hierbei ist es für die Gemeinde Timmendorfer Strand sinnvoll, die bestehenden Informationskanäle für ein gemeindeweites Informations- und Kommunikationsnetz Klimaschutz zu optimieren und effektiv zu nutzen.

Der nachfolgende Abschnitt zeigt einige Ansatzpunkte, wie eine richtungsweisende Öffentlichkeitsarbeit in der Umsetzungsphase des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand gestaltet werden kann.

Vor allem für kleine Kommunen wie die Gemeinde Timmendorfer Strand bedeutet eine professionelle und effiziente Öffentlichkeitsarbeit personelle und zeitliche Ressourcen effizient miteinander zu verknüpfen, da diese Ressourcen häufig Mangelware sind. Für einen effektiven Einsatz benötigt man Wissen darüber, welche Medien und Informationskanäle und welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit für die eigenen Zwecke gezielt angewendet werden können.

Im Idealfall ergibt sich für das Klimaschutzmanagement eine Vielzahl von Informationskanälen (z.B. Tourismusbüro, Versorger, IHK, ADFC, größere Betriebe im Gemeindegebiet) sowie Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit, die durch ihre zentralen Bestandteile des Kontaktaufbaus und der Kontaktpflege mit dem Akteursnetzwerk im Klimaschutz in der Gemeinde Timmendorfer Strand eng abgestimmt sind. Die durch den Informationsaustausch bzw. durch die möglichen Kooperationen erzielten Synergieeffekte können so wiederum bei dem/der Klimaschutzmanager/in der Gemeinde Timmendorfer Strand zusammenlaufen.

### **Das Klimaschutzmanagement als Promoter**

Der/Die Klimaschutzmanager/in hat in der Gemeinde Timmendorfer Strand eigentlich die Aufgabe, als zentrale/r Ansprechpartner/in für alle Klimaschutzaktivitäten und damit die Umsetzung der im Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand empfohlenen Maßnahmen zu initiieren, voranzutreiben und zu begleiten.

Des Weiteren muss das Themenfeld Klimaschutz aktiv verfolgt und sowohl mit internen als auch externen Partnern diskutiert und in gemeinsamen Projekten koordiniert werden. Technische Kenntnisse, Erfahrung im Projektmanagement und Verhandlungs- und Diskussionsgeschick im Umgang mit Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik sind an dieser Stelle notwendig.

Langfristig muss berücksichtigt werden, dass die Gemeinde über das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand hinaus, den Umfang des Klimaschutzes erweitern und sich damit die Themen, mit denen sich der/die Klimaschutzmanager/in, auch politisch, auseinandersetzen muss umfangreicher werden. Mögliche Aufgaben und Tätigkeitsbereiche sind im Folgenden aufgelistet:

- Ansprechpartner innerhalb der Gemeindeverwaltung
- Zentrale Beratungsstelle in Klimaschutzfragen für Gewerbe, Handel, Dienstleister und Privatpersonen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Initiierung, Planung und Durchführung von Informations- und Motivationskampagnen
- Initiierung und Koordination von Pilotprojekten im Klimaschutz
- Finanzierung – Fördermittelbeschaffung
- Gewinnung von Kooperationspartnern, Sponsoren und anderen Unterstützern
- Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Bilanz aus dem Klimaschutzkonzept
- Monitoring während der Umsetzungsphase
- Weiterführung des Klimaschutzkonzepts und Ausweitung auf andere Bereiche
- Organisation eines regelmäßigen Klimaschutz-Forums mit Vertretern aller relevanten Gruppen (Politik, Bürger, Wirtschaft, Interessensvertreter)

### **Projekteigene Corporate Identity**

Ein projekteigenes Logo und die entsprechende Corporate Identity helfen, den Wiedererkennungswert der/des Klimaschutzinitiative/Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand und hier sämtlicher Veröffentlichungen im Rahmen dessen zu erhöhen. Es macht Sinn das vorhandene Gemeindelogo und Schriftfarben aufzugreifen und nur zu ergänzen, um die Verbundenheit zur Gemeinde Timmendorfer Strand und die gemeinsamen Anstrengungen und das gemeinsame Vorgehen im Klimaschutz zu betonen. Dieses Bild-/Schriftlogo kann dann auf der Website, Broschüren, Plakaten und Flyern angewendet werden.

Maßnahmenpakete und Projekte sollten ebenfalls „Logotechnisch“ belegt bzw. mit entsprechenden „Slogans“ (beispielsweise im Bereich Fuß- und Radverkehr) vermarktet werden und/oder auch neue „Produkte“ am Markt etabliert werden. Dies spricht nicht nur die Einwohner sondern insbesondere auch die Gäste und Besucher der Gemeinde Timmendorfer Strand bzw. der Tourismusregion an.

So empfehlen die Gutachter die Produkte der öffentlichen Mobilität (Bike- und Car-Sharing und den Gemeindebus (ÖPNV) unter der Bezeichnung „Timmendorf-Mobil“ zu vermarkten – frei nach dem Motto: „Timmendorf-Mobil - Klimafreundlich mobil in der Gemeinde Timmendorfer Strand“. Der Name ist grundsätzlich positiv besetzt steht gleichzeitig für Nachhaltigkeit, Wertigkeit und weist zudem einen lokalen Bezug auf, was der Förderung der lokalen Identität dient. Das Produkt „Timmendorf-Mobil“ lässt sich aber auch leicht auf die Nachbarkommunen übertragen und erfüllt dann regionale Qualitäten und stärkt die regionale Identität der touristischen Küstenregion.

### **Zielgruppen**

Mit einer umfangreichen breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit wird die Gestaltung der Kommunikation sowohl für Akteure außerhalb der Gemeindeverwaltung (Unternehmen, Institutionen, Privatpersonen etc.), als auch für Akteure in der Gemeindeverwaltung selbst verfolgt, als auch das Thema Klimaschutz in der Gemeinde Timmendorfer Strand noch mehr bekannt zu machen und dabei die begleitende Öffentlichkeitsarbeit möglichst effizient auszugestalten.

In diesem Zusammenhang muss die Gemeinde Timmendorfer Strand eine Vorbildfunktion einnehmen. Die Öffentlichkeitsarbeit kann nur dann die Klimaschutzziele transparent darstellen und überzogene Erwartungshaltungen schon frühzeitig relativieren. Klimaschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe, bei der es wichtig ist, innerhalb der Gemeinde das „Wir Gefühl“ zu stärken, um die oft vorhandene positive Grundstimmung von Bürgern, Touristen und Wirtschaftsunternehmen für den Klimaschutz im Allgemeinen und insbesondere hinsichtlich der klimafreundliche Mobilität weiter zu forcieren.

Es sollte im Rahmen der Umsetzungsphase eine kontinuierliche Berichterstattung sowie die Förderung weiterer Aktivitäten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen angestrebt werden. Für die Gemeinde Timmendorfer Strand sollen hier exemplarisch drei Zielgruppen weiter ausgeführt werden:

### **Touristen**

Die Haupt-Zielgruppe für die mobilitätsbezogene Öffentlichkeitsarbeit in Timmendorfer Strand sind in erster Linie die Touristen. In dem Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit muss eindringlich auf die Angebote und Möglichkeiten des Nichtmotorisierten Individualverkehr (zu Fuß gehen und Radfahren) und den ÖPNV aufmerksam gemacht werden. Das kann durch entsprechende Marketingmaßnahmen erreicht werden. So sind beispielsweise spezielle Vergünstigungsmodelle und -aktionen für ein einzurichtendes öffentliches Fahrrad- oder Autoverleih-System eine Möglichkeit dieses zu bewerben.

Außerdem sollten die Mitarbeiter des Hotel- und Gastronomiegewerbes im Rahmen von Workshops geschult und angehalten werden, als "Mobilitäts-Berater" zu fungieren. Auch

eine entsprechende Einrichtung innerhalb des Tourismus-Büros ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. So kann persönlich und individuell auf die Möglichkeiten einer nachhaltigen Nahmobilität vor Ort hingewiesen werden.

Speziell bei der größten Veranstaltung, dem Finale der Deutschen Beach-Volleyball Meisterschaft, wäre eine Einbindung von prominenten Athleten in das Marketingkonzept förderlich und wünschenswert.

### **Wirtschaftsunternehmen**

Für die zahlreichen Handels- und Wirtschaftsunternehmen wie auch die Betriebe des Beherbergungs- und Gastgewerbes sollte neben der „oben beschriebenen „Mobilitätsberatung für Gäste“ insbesondere das Thema des betrieblichen Mobilitätsmanagements vorangetrieben werden. Mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit sollte ein Programm zur Förderung der Mitarbeiternahmobilität angestoßen und in Zusammenarbeit mit den teilnehmenden Unternehmen in verschiedenster Weise vermarktet werden. Das ergibt eine klassische Win-Win-Situation für Unternehmen und Mitarbeiter und führt damit letztlich auch zu mehr klimafreundlicher Mobilität und damit mehr Klimaschutz (CO<sub>2</sub> Einsparung) in der Gemeinde Timmendorfer Strand.

### **Privatpersonen**

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit bei der Gemeinde Timmendorfer Strand sollte es sein, die Bürger nicht nur über klimafreundliche Mobilität zu informieren, sondern sie auch zum Handeln zu bewegen. Klimaschutzziele müssen hierfür transparent kommuniziert werden und mit dem persönlichen Lebensumfeld der Bewohner in Bezug gesetzt werden, um eine stärkere Identifikation zu erreichen.

Unterstützt werden kann dies durch die gemeinsame Entwicklung von Ideen/Kampagnen (z.B. Ideenwettbewerbe mit Schulklassen etc.) im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (gemeinsames Logo für die Außendarstellung etc.), wodurch der Wiedererkennungswert unterschiedlicher Akteursgruppen aufgrund des gemeinsamen Außenauftritts im Rahmen von Aktionen etc. gesteigert werden kann.

### **Weitere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und Möglichkeiten**

Im Folgenden wird dargestellt, welche Aktionen denkbar sind, wobei diese je nach Ressourcensituation (Zeitumfang, finanzielles Budget, Kooperationsaufwand) flexibel eingesetzt werden können. Ganz gleich, welche Elemente gewählt werden, für die erfolgreiche und effiziente Öffentlichkeitsarbeit sind eine überlegte Zusammenstellung sowie die kontinuierliche Überprüfung ihrer Wirkung durch den/die Klimaschutzmanager/in notwendig.

- **Klimaschutz-Tipp:** Veröffentlichung eines Klimaschutz-Tipps in der Presse. Einbindung der Leser durch Aufruf zur Abgabe eigener Klimaschutz-Tipps bei dem/der Klimaschutzmanager/in. Der Tipp kann entsprechend auch über die Website kommuniziert werden.



- **Kurzinterview:** Veröffentlichung eines Kurzinterviews einer Person des öffentlichen Lebens der Gemeinde (Bürgermeisterin, Unternehmensleiter/in, Schulleiter/in) mit Fragen rund um das Thema Klimaschutz/Mobilität (generelle Anforderungen, eigene Beiträge etc.).
- **Klimaschutzkonto:** Öffentlich zugängliche Plattform mit Informationen zum Stand der Klimaschutzprojekte (welche wurden bereits umgesetzt oder stehen kurz bevor), zur Finanzierung, zur Gewinnung von Sponsoren und deren Spenden und zum Einsatz der verfügbaren Mittel.
- **„Klima-Infoboard“:** Hierfür gibt es verschiedene Ansätze mit immer gleicher Intention an zentralen Stellen in der Gemeinde werden Informationen für Interessierte zum Thema Klimaschutz in der Gemeinde, Ansprechpartnern, Tipps etc. veröffentlicht. Dies kann in Form von Infotafeln stationär oder z.B. in den Bussen passieren.
- **Spar-Aktionen:** Auch hier ist der Umfang frei gestaltbar; die Aktionen können autofreie Tage bis fünf Minuten ohne Strom und/oder Wasser (5 vor 12) umfassen. Gut vorbereitet, regelmäßig stattfindend und ggf. mit Überwachung des Einsparpotentials können solche Aktionen eine hohe Breitenwirkung haben.
- **„Keine Werbung für den Klimaschutz“:** Akteure und Sponsoren können dafür gewonnen werden, anstelle großformatiger Werbeanzeigen kleinere Anzeigen mit Klimaschutzverweis zu schalten. Dargestellt werden sollten die teilnehmenden Partner und die eingesparten Kosten, die nun dem Klimaschutz zur Verfügung gestellt werden.
- **Spendenaktionen:** Spendenaktionen würden an dieser Stelle dazu dienen, finanzielle Mittel für die Umsetzung von Klimaschutzprojekten zu sammeln. Hierfür sind verschiedene Aktionen denkbar, z.B. ein Sponsorenlauf, -wettschwimmen o.ä.
- **Timmendorfer für Klimaschutz** Investitionen für Klimaschutz in der Gemeinde Timmendorfer Strand:  
Auflage eines Bürgerfonds zur Finanzierung der Klimaschutz-Infrastruktur auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand
- **Radlust** (Broschüre und Ausstellung) will die alltägliche Fahrradnutzung in allen Marktsegmenten von Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ankurbeln ([www.radlust.info](http://www.radlust.info)).
- **„Spurwechsel“** ist ein Projekt zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs sowie zu einer neuen Öffentlichen Verkehrs-Kultur. Broschüre mit 30 interessanten Themenbeiträgen auf insgesamt 100 Seiten ([www.generation-spurwechsel.de/index.php?id=8](http://www.generation-spurwechsel.de/index.php?id=8)).
- **„Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken“:** Diese Kampagne, entwickelt vom BMU, wirbt auf freche und unterhaltsame Art für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren auf Kurzstrecken und ist mittlerweile in vielen Städten erprobt, u.a. in Karlsruhe ([www.kopf-an.de](http://www.kopf-an.de)).

## 4 ZUSAMMENFASSUNG

Um die Zielstellung der Gemeinde Timmendorfer Strand mit einer 20 % CO<sub>2</sub>-Reduktion bezogen auf die Ausgangswerte von 1990 bis zum Jahr 2020 auch einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung zu leisten ist nur durch die Optimierung des Mobilitätsverhaltens der Bürger und Besucher zu gewährleisten. Der Verkehr bzw. das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde Timmendorfer Strand muss mit geeigneten Maßnahmen und Projekten zukünftig klimagerechter gestaltet werden.

Zunächst wurde zusammen mit dem Auftraggeber die Zusammensetzung des Lenkungskreises abgestimmt. Anschließend wurden unter Beteiligung der verschiedensten Akteure die besonderen Bedarfe in der Gemeinde Timmendorfer Strand herausgearbeitet. Auf Grundlage dessen wurde dann eine Bestandsaufnahme und Bewertung des Status Quo durchgeführt, die die Grundlage für alle weiteren Workshops und die daraus zu entwickelnden Ziele, Maßnahmen und Projekte darstellte. Sämtliche Ziel- und Maßnahmen- und Projektbeschreibungen wurden mit der Lenkungsgruppe des Projekts abgestimmt und beschlossen.

Die Region und die Gemeinde Timmendorfer Strand insbesondere leben vom Tourismus, wird aber auch mit den vom einhergehenden Motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachten negativen Effekten, wie Lärm und Schadstoff-Emissionen, beeinträchtigt. Durch das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand wurde u.a. geprüft, inwieweit der MIV auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden kann und wie durch Park-and-Ride-Angebote der MIV aus dem inneren Gemeindegebiet ferngehalten werden kann. Zudem wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren Strategien zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger untereinander aufgezeigt, wodurch ggf. auch die Attraktivität und der Nutzungsgrad der Ostseecard weiter gesteigert werden kann.

Entscheidendes Kriterium für das Gesamtkonzept ist neben den finanziellen Rahmenbedingungen, die Vermeidung, Verlagerung und Optimierung des MIV. Dies kann durch eine Optimierung der Infrastruktur alternativer Verkehrsmittel, wie Fuß- und Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), sowie einer sinnvollen Kombination dieser Verkehrsmittel erreicht werden.

Wichtig ist es, für die Gemeinde Timmendorfer Strand ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches geeignet ist zusätzlichen MIV während des Aufenthalts der Besucher und Gäste zu vermeiden oder entsprechend auf Fuss-, Rad- und elektrisch gestützten Verkehr zu verlagern – hier kann die Elektromobilität mittels Fahrrad, Bike- und Car-Sharing sowie ÖPNV Berücksichtigung finden. Ein auf den Hotels und Pensionen basierendes E-Bike- und Car-Sharing-System in Kombination mit Elektrobussen (Gemeindebus Timmendorfer Strand) kann unter dem Markendach „Timmendorf-Mobil“ dabei einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des CO<sub>2</sub> Einsparungsziels der Gemeinde Timmendorfer Strand sein.

Die Begleitung der Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand war für die Verkehrsunternehmensberatung tjm-consulting mobilitätsmanagement und die Gemeinde Timmendorfer Strand ein Prozess intensiver Kommunikation zwischen allen beteiligten Partnern. Deshalb wurde der Planungsprozess von tjm-consulting mobilitätsmanagement in enger Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung, den Vertretern der politischen Parteien, den Verkehrsunternehmen, den interessierten Bürgern und Gästen etc. erarbeitet.

Die bei dem Abstimmungsprozess hervor gebrachten Erkenntnisgewinne der Beteiligten, die gemeinsamen Lernprozesse und die Kompromissfindung waren eine wichtige Grundlage für die erfolgreiche Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand.

Die politischen Gremien der Gemeinde Timmendorfer Strand wurden laufend über den Stand des Projekts informiert und entsprechend beteiligt. Nach Abschluss der Projektarbeiten und Vorliegen des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ erfolgt eine Beschlussfassung der politischen Gremien der Gemeinde Timmendorfer Strand.

Im Nachgang des Projektes sollte die Gemeinde Timmendorfer Strand ein oder zwei entsprechende Projekte aus den Maßnahmenpaketen umzusetzen, die auf den aus der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand gewonnen Erkenntnissen basieren.

Die Gemeinde Timmendorfer Strand möchte ihre Bemühungen um eine klimafreundliche Mobilität nicht von den umliegenden Gemeinden isoliert betrachten und sollte möglichst bald eine Abstimmung mit den Nachbargemeinden Scharbeutz, Travemünde und Neustadt/Holstein sowie Ratekau vorzunehmen, um dann ggf. zukünftig eine ganzheitliche Herangehensweise in der Region zu gewährleisten. Dies führt unter anderem für alle Beteiligten zu einer Verbesserung der regionalen Zusammenarbeit und spart überdies Infrastruktur- und ggf. sogar Betriebskosten.

Eine spürbare und nachhaltige Senkung der CO<sub>2</sub> –Belastung, insbesondere durch den Kfz-Verkehr soll mit der Umsetzung von Projekten in den fünf nachfolgend definierten Maßnahmenpaketen erreicht werden:

#### 4.1 MAßNAHMENPAKET NAHMOBILITÄT

Im Bereich Nahmobilität steht im Vordergrund, (Motorisierter Individual-) Verkehr nachhaltig zu vermeiden. Dies kann durch Stadt- und Nutzungsstrukturen erreicht werden, die Verkehr gar nicht erst entstehen lassen. Wirkungen hiervon sind die Verkürzung von Wegelängen oder die Vermeidung von Mehrfachfahrten. Die Stadt- und Regionalplanung kann hier steuernd Einfluss nehmen, indem gemäß der grundlegenden Prinzipien der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr reduzierende Gemeindestrukturen entwickelt und umgesetzt werden. Es muss die Ausarbeitung eines integrierten Nahmobilitätskonzepts, welches das Verkehrsmittel Fuß- und Radverkehr mit einem emissionsarmen ÖPNV (z.B. elektrisch- oder, erdgasbetriebene Busse) sinnvoll miteinander verbindet, umgesetzt werden.

#### 4.2 MAßNAHMENPAKET ÖFFENTLICHE MOBILITÄT

Der Umweltvorsprung des ÖPNV soll weiter ausgebaut werden und dies nicht nur durch alternative Antriebstechnologien wie z.B. im Projekt kommunales Mobilitätsmanagement beschrieben, sondern zudem durch Verbesserung des bereitgestellten Angebots und einer deutlichen Attraktivitätssteigerung. Die im Maßnahmenpaket Öffentliche Mobilität enthaltenen Projekte haben die Intention Kfz-Nutzer zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

Die Steuerungsinstrumente der Siedlungsentwicklung haben eine langfristige und nachhaltige Wirkung und sind zur Sicherung der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und steigender Energiepreise unerlässlich. Gleichzeitig sind die Maßnahmen aber nicht als zentraler Hebel der Planung zu sehen, weil die Wirkungsmechanismen sehr langfristig arbeiten. Eine deutliche Änderung der Strukturen der beiden Gemeinden ist ja prinzipiell nicht möglich, so dass lediglich bei Neuplanungen auf eine ausgewogene Siedlungsentwicklung geachtet werden sollte.

Mobilitätsmanagement ist ein sehr weitreichender Begriff, der alle Formen der Optimierung des Verkehrsnachfrage bzw. der Mobilität umfasst. Ein Wandel der Fahrzeugflotte und die Förderung von Multimodalität werden entscheidend zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs beitragen. Durch den Einsatz von Alternativantrieben (z.B. Elektroantrieben) gegenüber Benzin- und Dieselmotoren kann der Kohlendioxidausstoß reduziert werden. Des Weiteren spielen in diesem Projekt verhaltensändernde Maßnahmen eine Rolle, die z.B. durch Maßnahmen wie Car-Sharing, Mitfahrbörse etc. unterstützt werden.

Neben dem privaten und schulischen Mobilitätsmanagement ist auch noch das betriebliche Mobilitätsmanagement von Bedeutung. Neben den städtischen Unternehmen sind vor allem auch die in den Industrie- und Gewerbegebieten tätigen Wirtschafts- und Logistikunternehmen einzubinden.

#### **4.3 MAßNAHMENPAKET INDIVIDUELLE MOBILITÄT**

Um den CO<sub>2</sub> –Ausstoß durch Kfz-Verkehr nachhaltig zu verringern, ist eine Reduktion des Pkw-Anteils an den täglich durchgeführten Fahrten in der Gemeinde Timmendorfer Strand erforderlich. Dies kann zum einen durch restriktive Maßnahmen, wie Parkraummanagement und zum anderen durch Anreize für einen nachhaltigen Umstieg der Bevölkerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden.

Zudem muss auch der fließende Verkehr, sowohl privater als auch gewerblicher Natur, intelligent geleitet und gesteuert werden; auch hier sind Reduktionspotenziale denkbar. Die Bandbreite dieses Maßnahmenpaketes wird im speziellen Fall erweitert um klassische Infrastrukturmaßnahmen. Diese führen zwar prinzipiell zu einer Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs und sind deswegen aus Sicht der Klimareduktion kontraproduktiv. Es muss bei der Betrachtung aber auch berücksichtigt werden, dass durch gezielte Infrastrukturerweiterungen zum Abbau von Engstellen oder zur Vermeidung zu großer Umwege eine Reduktion der Treibhausgase erreicht werden kann.

Die Einrichtung eines Hotelleitsystems wird in der Gemeinde Timmendorfer Strand diskutiert, wobei aus Sicht des Klimaschutzes das Ziel darin läge vor allem die Orientierung der Besucher zu erleichtern und so den Zielsuchverkehr innerhalb der Gemeinde zu vermindern.

#### **4.4 MAßNAHMENPAKET VERKEHRSFINANZIERUNG SICHERN**

Das Thema Verkehrsfinanzierung zielt auf der einen Seite auf die Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur ab und andererseits auf die Sicherstellung der Mobilitätsangebote. Es gibt verschiedene Wege die Finanzierung sicherzustellen sei es durch organisatorische Eingriffe oder durch Nutzung steuerlicher Freiräume, Umlagen oder auch Gegenfinanzierungen z.B. aus der Parkraumbewirtschaftung bis hin zum Fördermanagement sprich der Ausnutzung von Fördermitteln des Bundes, Landes oder der EU.

Der bestehende öffentliche Verkehr ist heute überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet und wird durch Umlage der Gemeinde Timmendorfer Strand und der Zuweisung aus Regionalisierungsmitteln des Bundes an den Kreis Ostholstein finanziert. Bei der anstehenden Neuordnung des ÖPNV im Landkreis in Folge der notwendigen Weiterentwicklung des Verkehrs wegen des Baues der Festen Fehmarnbeltquerung ist eine Neuordnung dieser Finanzierung notwendig und möglich. Hierzu ist die Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand aufgefordert sich aktiv in den Prozess einzubringen und die bereits heute weitgehend von ihr finanzierten Verkehre auch aktiv zu gestalten. Mit dem hat die Gemeinde Timmendorfer Strand einen erheblichen Hebel zur Reduktion der klimaschädlichen Stoffe sowie der Lärmbelastung in der Hand.

#### 4.5 MASSNAHMENPAKET GÜTERVERKEHR/LOGISTIK

Der größte Einzelposten beim Eintrag von Schadstoffen und Lärm auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand ist naturgemäß der Güterverkehr in seinen verschiedenen Ausprägungen. Hier sind daher auch die größten Fortschritte bei der Einsparung an Schadstoffen und Lärm zu erzielen, sofern es gelingt gemeinsam mit den Gewerbetreibenden vor Ort ein lokales Güterverkehrszentrum zu errichten, von dem aus dann die Lieferverkehre mit Hilfe von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen weitgehend frei von lokalen Emissionen erfolgt. Eine große Herausforderung, der sich die Gemeinde Timmendorfer Strand stellen muss, will sie das gestellte Ziel einer Reduktion von Schadstoffen und Lärm erreichen.

Da nicht nur auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand sondern auch bei den Nachbargemeinden auf diesem Feld die größten Effekte zu erzielen sind, empfiehlt der Gutachter die Zusammenarbeit mit diesen zu suchen und das Projekt gemeinsam voran zu treiben.

#### 4.6 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Eine große Rolle spielt die Kommunikation mit der Bevölkerung. Immerhin soll durch die Maßnahmen im vorliegenden Konzept eine nachhaltige Verhaltensänderung herbeigeführt werden, was nur durch eine breite Akzeptanz geschehen kann. Insbesondere bei der Einführung restriktiver Maßnahmen ist eine gezielte Information über neue Angebote und Verbesserungen erforderlich (Stichwort „Push & Pull“). Auch finanzhaushaltsintensive Maßnahmen, die in Konkurrenz zu anderen kommunalen Aufgaben stehen, setzen Transparenz und Beteiligung voraus. Bereits im Rahmen der Konzeptentwicklung haben erste Maßnahmen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden (Auftaktveranstaltung, Workshops, etc.). Auch innerhalb der Verwaltung muss ein ständiger Austausch zwischen den Umsetzungsakteuren bestehen, um entsprechend der Zielkonzeption des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand steuernd eingreifen zu können. Auch der Umsetzung im Arbeitsalltag kommt eine bedeutende Rolle zu (z.B. Kontrolle neuer Parkregelungen, Räumung von Rad- und Fußwegen im Winter etc.).

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand bildet eine Handlungsstrategie, mit der die Gemeinde Timmendorfer Strand, sofern politisch gewollt und verwaltungsseitig umgesetzt, deutliche Reduzierungen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von mittelfristig bis zu 20 % bis zum Jahr 2020 im Mobilitätsbereich erzielen kann. Es beinhaltet eine intensive Auseinandersetzung mit dem Mobilitätsgeschehen innerhalb des Gemeindegebiets, eine umfassende Beteiligung der für den Mobilitätsbereich relevanten Akteure sowie eine Vielfalt an Projekten bzw. Handlungsoptionen für die Gemeinde Timmendorfer Strand in den kommenden Jahren.

In Abstimmung mit der Gemeinde Timmendorfer Strand umfasst das Konzept konkrete Maßnahmenpakete mit einer Vielzahl von Projekten, die von der Gemeindeverwaltung z.T. in enger Zusammenarbeit mit Tourismus, Handel, Gewerbe und vor allem den Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben in den kommenden Jahren realisiert werden können, auch wenn dies teilweise einen hohen zusätzlichen personellen und auch finanziellen Ressourceneinsatz nach sich zieht.

#### **4.7 MASSNAHMEN- BZW. PROJEKTPRIORISIERUNG**

Die 5 Maßnahmenpakete mit ihren insgesamt 16 Projekten lassen sich nicht zuletzt aufgrund der knappen personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde Timmendorfer Strand nicht alle gleichzeitig mit gleicher Intensität umsetzen. Vor dem Hintergrund unserer in 9 Monaten Projektarbeit gewonnenen Einblicke in die Arbeit der Gemeinde Timmendorfer Strand haben wir für die 16 Projekte 3 Prioritätenklassen gebildet.

Dabei haben wir uns neben den Möglichkeiten der Verwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand vor allem von der Zielstellung die mit dem Lenkungskreis abgestimmt wurde und der Wirkung der jeweiligen Maßnahme bezogen auf diese Zielstellung leiten lassen. Der Betrachtungszeitraum umfasst die Jahre 2015-2020 in der die 16 Projekte umgesetzt werden sollen um den CO 2 Zielwert zu erreichen.

Die Umsetzung des Projektes 15: Erarbeitung Gesamtfinanzierungskonzept Mobilitätsangebote und –infrastruktur aus dem Maßnahmenpaket 4 kann und sollte innerhalb der Verwaltung schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Hier muss auch einkalkuliert werden, wie viel CO 2 bei den einzelnen Projekten eingespart wird, damit das eingesparte Geldäquivalent entsprechend reinvestiert wird. In diesem Zusammenhang ist aus Sicht des Gutachters vor allem die enge Verzahnung der Aktivitäten rund um die anzustrebenden Kompensationsmittel in Bezug auf die Feste Fehmarnbeltquerung (Projekt 7) zu beachten. Hier besteht hoher Handlungsdruck, um ggf. doch noch eine finanzielle Unterstützung von Land und DB als Kompensationsmaßnahme für den zu erwartenden ÖPNV Mehraufwand zur Anbindung des neuen Haltepunktes zu erhalten.

Ferner hängt die Konzeption der Maßnahmen wesentlich von der Förderkulisse des Bundes ab: z.T. Antragstellung bis zum 30.06.2015 (Programm des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland) bzw. der Europäischen Union bis zum 30.09.2015 (Programm Horizon2020 oder EFRE). Oberste Priorität vor dem Hintergrund des CO2 Minderungspotenzials hat das Projekt 16: Erstellung eines integrierten Güter- und Logistikkonzepts aus dem Maßnahmenpaket 5. Es sollte innerhalb der nächsten 3 Jahre umgesetzt werden, um das gewünschte Ziel von -20 % überhaupt bis 2020 erreichen zu können. Ebenfalls hohe Priorität haben aus Sicht des Gutachters die Projekte 1 Erarbeitung eines integrierten Fuß- und Radverkehrskonzept und Projekt 2 Entmischung des Fuß- und Radverkehrs der Strandpromenade.

| Prio  | PrNr | Projekte   | Zeitraum  | P   | T €       |
|---|------|--|-----------|-----|-----------|
| <b>Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Nahmobilität</b>   |      |  |           |     |           |
| 1   | 1    | Erarbeitung eines integrierten Fuß- und Radverkehrskonzepts  | 2015-2017 | 0,5 | 30-50     |
| 1   | 2    | Entmischung des Fuß- und Radverkehrs an der Strandpromenade  | 2015-2017 |     | 30-100    |
| 3   | 3    | Einrichtung von Fahrradstellanlagen  | 2016-2019 |     | 20-50     |
| 2   | 4    | Einrichtung eines (touristischen) Fahrradverleihsystems Timmendorf-Mobil   | 2016-2019 | 0,5 | 50-100    |
| 3   | 5    | Verbesserung der Radverkehrsanbindung der Ortsteile  | 2016-2019 |     | 30-50     |
| <b>Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Öffentlichen Mobilität</b>                                     |      |  |           |     |           |
| 3   | 6    | Erstellung eines integrierten Konzepts Öffentliche Mobilität   | 2016-2019 | 1   | 30-50     |
| 1   | 7    | Anpassung des ÖPNV an Feste Fehmarnbeltquerung   | 2015-2020 |     | 5-10      |
| 2   | 8    | Einführung eines (E-)Car-Sharing Systems mit Anbindung an den Bahnverkehr an der Station des FFBQ sowie an ausgewählten Standorten des Beherbergungsgewerbes | 2016-2018 | 0,5 | 50-100    |
| 2   | 9    | Förderung der Intermodalen Mobilität   | 2016-2018 |     | 50        |
| 2   | 10   | Einführung eines Integrierten Mobilitätsmanagements (betrieblich, kommunal, schulisch)   | 2016-2018 | 1   | 50-100    |
| 2   | 11   | Einrichtung einer Mobilitätszentrale   | 2016-2018 | 1   | 50-100    |
| <b>Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Individuellen Mobilität</b>                                    |      |  |           |     |           |
| 3   | 12   | Erstellung eines integrierten Konzepts individuelle Mobilität  | 2016-2019 | 0,5 | 3000-5000 |
| 3   | 13   | Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts   | 2016-2018 | 0,5 | 20-30     |
| 3   | 14   | Förderung der Elektromobilität   | 2016-2018 |     | 50-100    |
| <b>Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Finanzierbarkeit der Mobilitätsangebote und -infrastruktur</b> |      |  |           |     |           |
| 1   | 15   | Erarbeitung Gesamtfinanzierungskonzept Mobilitätsangebote und -infrastruktur   | 2015/2016 |     |           |
| <b>Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Güter-/Logistikverkehrs</b>                                    |      |  |           |     |           |
| 1   | 16   | Erstellung eines integrierten Güter- und Logistikkonzepts  | 2015-2018 | 0,5 | 50        |

3-6 3515-5940

**P** Personal  
**Prio** Priorität  
**PrNr** Projektnummer  
**T** Tausend



Die Projekte 1-5 im Bereich der Nahmobilität (Maßnahmenpaket 1) können ggf. im Rahmen eines vertieften Förderantrags Klimaschutz beim BMUB beantragt werden. Im investiven Bereich kann auch auf Mittel der KfW zurückgegriffen werden. Weitere Förderpöfpe auf Bundes- bzw. europäischer Ebene sind für die nächsten 5 Jahre in diesem Bereich nicht geplant, so dass Maßnahmen die hier nicht berücksichtigt werden entweder vollständig durch private oder mit Geldern der Gemeinde Timmendorfer Strand zu finanzieren sein werden.

Zur Prioritätenklasse 2 gehören die Projekte 4: Einrichtung eines (touristischen) Fahrradverleihsystems „Timmendorf-Mobil“ aus dem Maßnahmenpaket 1, zusammen mit dem Projekt 8: Einführung des (E-) Car-Sharing Systems „Timmendorf-Mobil“ mit Anbindung an den Bahnverkehr sowie an ausgewählten Standorten des Beherbergungsgewerbes aus dem Maßnahmenpaket 2 kurzfristig mit externer Unterstützung in die Planung und Umsetzung gehen – sprich Projektplan, Förderantrag und Vergabe.

Ferner gehören zur Prioritätenklasse 2 die Projekte 9 Förderung der intermodalen Mobilität, 10 Einführung eines integrierten Mobilitätsmanagements, 11 Einrichtung einer Mobilitätszentrale.

Zur Prioritätenklasse 3 gehören die Dauerthemen Projekt 4 Errichtung von Fahrradabstellanlagen, Projekt 5 Verbesserung der Radverkehrsanbindung der Ortsteile, Projekt 6 Erstellung eines integrierten Konzepts Öffentliche Mobilität, Projekt 12 Erstellung eines integrierten Konzepts individuelle Mobilität, Projekt 13 Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts und Projekt 14 Förderung der Elektromobilität, die teilweise einen höheren investiven Aufwand erfordern.

Um den Klimaschutzprozess in der Gemeinde Timmendorfer Strand voranzubringen und die ambitionierten Co2-Minderungsziele zu erreichen, ist es darüber hinaus wichtig, eine Vielzahl von Akteuren im Gemeindegebiet zu motivieren, ihrerseits Klimaschutzmaßnahmen durchzuführen. Neben der direkten Ansprache zentraler Personen oder Institutionen mit Multiplikator-Wirkung hat sich in anderen Gemeinden der Aufbau eines „Klima-Netzwerkes“ mit der Einbindung weiterer wesentlicher Akteure als wirkungsvoll erwiesen. Das Erreichen der zu Beginn des Konzepts anvisierten CO2 Einsparungsziele im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand erscheint sehr ambitioniert. Es ist von der Gemeinde Timmendorfer Strand allein kaum zu leisten, und bedarf auch einer Unterstützung des Bundes und insbesondere des Landes in Form von Gesetzen und Normen.

Hier ist zu berücksichtigen, dass die geplante Reduktion auf Entwicklungen zurückzuführen ist, die nicht im Einfluss der Gemeinde Timmendorfer Strand liegen (Einsparungen infolge effizienterer Fahrzeuge). Insgesamt müssten in den nächsten 4 Jahren für die Umsetzung aller 16 Projekte ca. 3-6 Mio. € investiert werden, wobei darin die Personalkosten für durchschnittlich 3-6 Mitarbeiter (in Abhängigkeit davon, wie viele Aufgaben extern vergeben werden – diese Kosten sind ebenfalls einkalkuliert).

Außerdem können zahlreiche Projektvorschläge der 5 Maßnahmenpakete nur mit finanzieller Unterstützung durch den Bund und das Land SH (wie z.B. Radverkehrsförderung, Elektromobilität etc.) umgesetzt werden.

Bei der Ermittlung der Einsparungen durch die Maßnahmenpakete flossen diejenigen ein, für die eine CO<sub>2</sub>-Einsparung berechnet werden konnte. Die berechneten Einsparungen sind somit Mindesteinsparungen, die bei einer erfolgreichen Umsetzung durchaus noch höher liegen können. Bei Umsetzung aller im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen lässt sich die durch Emission von Schadstoffen und Lärm entstehende Schadenssumme um 4,25 Million Euro/Jahr reduzieren. Es wird eine CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche und zukunftsweisende Mobilität“ der Gemeinde Timmendorfer Strand von mindestens **20 %** erreicht, dies entspricht einer jährlichen Einsparung von ca. 20.000 Tonnen CO<sub>2</sub>, was einer Einsparung von mehr als 230.000 € gleichzusetzen ist.

Köln, 04.05.2015



Thomas J. Mager  
Diplom-Geograph/Stadtplaner (SRL)



Martin G. Weis  
Diplom Kaufmann

## 5 ANLAGEN

### Auszug aus der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative 09/13

#### 6.5 KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IN KOMMUNEN

Klimafreundliche Mobilitätskonzepte zielen darauf, die verkehrsbedingten Treibhausgas Emissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Sie befassen sich mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere aber mit Fuß- und Fahrradverkehr sowie öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Car-Sharing-Angeboten und dem motorisierten Individualverkehr. Wesentliche Funktion der Konzepte ist es, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürgerinnen und Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren.

Antragsberechtigt:

kommunale Antragssteller (Kommunen und Verbünde, die zu 100 Prozent aus Kommunen gebildet werden)

Zusatzinformation:

Ein Mobilitätskonzept für den Radverkehr wird ausschließlich gefördert, wenn es entweder von einem Landkreis in Eigenregie oder von mind. zwei Kommunen in Kooperation mit einem Landkreis beantragt wird.

Als geeignete Projektgröße für Teilkonzepte "Klimafreundliche Mobilität" gelten Kommunen ab ca. 10.000 Einwohnern. Um einen interkommunalen Lückenschluss zu gewährleisten, können sich kleinere Kommunen zusammenschließen oder eine Kooperation mit dem zuständigen Landkreis eingehen. Ein Mobilitätskonzept für den Radverkehr wird ausschließlich gefördert, wenn es entweder von einem Landkreis in Eigenregie oder von mindestens zwei Kommunen in Kooperation mit einem Landkreis beantragt wird.

Förderfähig sind:

- umfassende Klimaschutz-Teilkonzepte im Bereich Mobilität, welche alle Verkehrsmittel betrachten,
- Mobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Radverkehr,
- Mobilitätskonzepte für den Fußverkehr.

Diese Konzepte können von Kommunen beantragt werden.

Förderfähig sind Mobilitätskonzepte mit folgenden Inhalten:

## 1. Energie und CO2 Bilanz

Für umfassende Klimaschutz-Teilkonzepte sowie Rad- und/oder Fußverkehrskonzepte:

- Erfassung der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten (z.B. die Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs, ÖPNV, Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner etc.). Fehlende Daten können aus statistischen Ansätzen ergänzt werden (Verkehrszählungen sind jedoch nicht förderfähig).
- Analyse der Infrastruktur für die im Konzept behandelten Verkehrsträger (z.B. Radwegenetze, Straßen- und Schienennetze, Parkraumbewirtschaftung, Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wie Park & Ride).
- Bewertung des Ist-Zustands bzw. ggf. der Entwicklungen der Vergangenheit anhand geeigneter, für die Kommune angepasster Indikatoren, die auch für das Controlling (Punkt 5) verwendet werden können wie z.B. Modal Split, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum etc.

Ausschließlich für umfassende Mobilitätskonzepte:

- Auswahl der Bilanzierungsmethode (z.B. Fortschreibbarkeit der Bilanz, Umgang mit überregionalen Verkehrsflüssen etc.) und Festlegung der Bilanzgrenzen.
- Erstellung einer Energie- und CO2-Bilanz auf Basis der Verkehrsdaten pro Verkehrsleistung und festgelegter Emissionsfaktoren. Neben CO2 sind auch weitere treibhausgaswirksame Gase zu berücksichtigen und als CO2-Äquivalente in die CO2-Bilanz einzubeziehen.

## 2. Potenzialanalyse

- Ermittlung der kurz-, mittel- und langfristigen Potenziale zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen, Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien, Effizienzsteigerung und Nutzungsmöglichkeiten erneuerbarer Energien.
- Definition eines quantitativen CO2-Minderungsziels für ein geeignetes Zieljahr. Erstellung eines Referenzszenarios (ohne Klimaschutzanstrengungen) und eines Klimaschutzszenarios für das Zieljahr.

## 3. Akteursbeteiligung

Für eine spätere erfolgreiche Umsetzung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzepts ist es notwendig, frühzeitig mit den betroffenen und für die Umsetzung relevanten Akteuren (z.B. Umwelt-, Stadt- und Verkehrsplanungsämter, Verkehrsunternehmen, Umweltverbände, Nutzerinnen und Nutzer sowie politische Entscheidungsträgerinnen und -träger) Hemmnisse und Kooperationen zu diskutieren. Förderfähig sind unter anderem Interviews und Workshops oder strukturierte und erprobte Audit-Verfahren wie BYPAD im Bereich Radverkehr oder ISEMOA im Bereich Fußverkehr. Da die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Quell und Zielverkehrs durch eine einzelne Kommune begrenzt sind, sollte eine Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden geprüft und bestehende Kooperationsstrukturen genutzt werden.

#### 4. Maßnahmenkatalog

Übersicht über die wichtigsten bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkungen (Retrospektive).

- Beschreibung von kurz-, mittel- und langfristigen Klimaschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Strategiebereiche Vermeidung, Verlagerung, Effizienz sowie der folgenden Instrumente:
  - raumplanerische Maßnahmen ("Stadt der kurzen Wege"),
  - Förderung der Fuß- und Radwege,
  - Förderung des ÖPNV,
  - Mobilitätsmanagement,
  - Förderung effizienter Fahrzeuge,
  - Maßnahmen zur Aufklärung und Mobilitätsbildung,
  - Öffentlichkeitsarbeit und professionelle Prozessunterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen,
  - Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigen.

Sektorale Mobilitätskonzepte für Fuß- oder Radverkehr sollten mindestens folgende Aspekte berücksichtigen:

- Aufteilung des Straßenraums, inkl. Parkraum, zusammenhängende, direkte und sichere Rad bzw. Fußwegenetze,
- bei Fußverkehrskonzepten: ausreichend viele komfortable und sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen,
- bei Radverkehrskonzepten: Radabstellanlagen, intermodale Verknüpfungen.

Beschreibung der nächsten Handlungsschritte, der erwarteten Kosten, der Akteure und Zielgruppen, der Prioritäten, Zeitplanung und Erfolgsindikatoren der vorgeschlagenen Maßnahmen.

#### 5. Controlling-Konzept

Ein Controlling-Konzept entwickelt Rahmenbedingung für die Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Überprüfung der erreichten Klimaschutzziele. Ein Controlling-Konzept umfasst auch den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z.B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung.

#### 6. Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) dient der Bekanntmachung der erarbeiteten Inhalte des Klimaschutzteilkonzepts nach dessen Fertigstellung. Auf den lokal spezifischen Kontext zugeschnitten, soll ein vorgehen erarbeitet werden, wie einerseits die Inhalte des Klimaschutzteilkonzepts in der Bevölkerung verbreitet werden können und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen, ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden kann.

Wichtig zu beachten ist hierbei, dass die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zugehörige Sachausgaben nicht Teil der Konzepterstellung für die ÖA sind. Diese sind im Rahmen von Schritt 3 "Akteursbeteiligung" in angemessenem Umfang förderfähig.

### **Ideenspeicher Klimaschutzteilkonzept Mobilität Besprechung bei der Timmendorfer Strand am 07./08.August 2014**

#### **Abstimmen der Grundlage für die Schadstoffbilanz; gewählt bisher folgendes Vorgehen:**

- Nutzen der Zählraten an den Zählpunkten aus dem Jahr 2005/10
- Vereinheitlichen und hochrechnen auf das Jahr 2015 mit dem Faktor Bevölkerungsentwicklung
- Mittlere Reiseweiten aus der UBA Studie
- Kilometerleistung mal Durchschnittsverbrauch in den drei Klassen
- Verbrauchte Kraftstoffmengen mit den UBA Faktoren umgerechnet in Schadstoffmengen
- In Geld umgerechnet mit den Faktoren aus der Delft Studie der EU
- Ausgelassen: Mengen aus den Verkehrsarten, die die Gemeinde nicht direkt beeinflussen kann, (Eisenbahn, Schiffsverkehr, Flugverkehr) Einbringen über Schlüsselgrößen möglich

#### **Maßnahmen, um Einfluss auf die Emissionen auszuüben:**

##### **1. Verkehr gestalten durch alternative Verkehrsangebote:**

- Bus-Ortslinien einrichten und dabei Antriebsalternativen (Elektro/Batterie, Wasserstoff, Hybrid, Gas oder Diesel) diskutieren (dabei Rückkoppelung mit dem Landkreis OH Herrn Klose wegen Einbeziehung der Linien 40 und 5510 notwendig)
- *Bus-Shuttelservice zu (Groß-)Veranstaltungen anbieten*
- Fernbuslinien im Ferienverkehr in Timmendorfer Strand enden lassen
- Verlegung Bahnhofhaltepunkt/touristische Nachnutzung jetzige Bahntrasse
- Fahrrad-/Pedelec Verleih mit einem Kooperationspartner (lokal/außerhalb von Timmendorfer Strand) gemeinsam anbieten
- Car Sharing vor Ort in Timmendorf anbieten
- Gemeinde für den Durchgangsverkehr und die Tagestouristen räumlich oder zeitlich absperren?

##### **2. Verkehr Lenken**

- Umweltzone einführen
- Tempo 30 im Ort einführen
- Schadstoffabhängige Verkehrsregelung
- Timmendorfer Seeschlösschen-Brücke erwartete Veränderung bei den Gästezahlen
- Verkehrslenkung Großparkplätze
- Hemmelsdorf – Folgen Fischereihof: erwartete Veränderung bei den Gästezahlen
- Verkehrslenkung an AB Ratekau

### **3. Weitere Arbeitsschwerpunkte:**

- Verknüpfungspunkt am geplanten Bahn Haltepunkt der FFBQ bzw. an der Autobahn: Lage, Gestaltung, Finanzierung
- Bahn Haltepunkt FFBQ: Vorschlag zum Stakeholder Management
- Lokal erzeugte Energie lokal verbrauchen; damit einen geschlossenen Kreislauf starten
- Finanzierungsmöglichkeiten/Partnerschaften diskutieren
- Auftaktveranstaltung 08.09.2014
- Öffentlichkeitsarbeit, Projektmanagement, Terminplanung
- sonstiges

### **Ergebnisprotokoll der Besprechung 08.08.2014 von 11.00 bis 15.30 im Rathaus Timmendorfer**

#### **Teilnehmer:**

Frau Bgm. Bauer (Gemeinde TS) Frau Lenz (Gemeinde TS) Herr Rosteck (Gemeinde TS) Herr Karthäuser (ADFC) Herr Nitz (TSN Tourismus) Herr Mager (tjm-consulting) Herr Weis (tjm-consulting)

Aufbauend auf die am 07.08.2014 durchgeführten Ortsbesichtigungen relevanter Verkehrsknoten bzw. -korridore und deren Problemlagen wird nach einer kurzen Begrüßung durch Bürgermeisterin Bauer und Frau Lenz die nachfolgende Tagesordnung von Herrn Mager vorgeschlagen:

1. Definition Zielstellung
2. Festlegung der Berechnungsgrundlagen „Schadstoffbilanz“ (Co2-Senkung)
3. Ideenspeicher (siehe Anlage 1) ergänzen und diskutieren
4. Festlegung der Öffentlichkeitsarbeit „Projektstart“
5. Schlussfolgerungen/weitere Schritte

#### **1. Definition Zielstellung**

In einer ersten Diskussionsrunde wird versucht an Hand unterschiedlicher Praxisbeispiele aus dem Raum Timmendorfer Strand eine gemeinsame Zielstellung für das Projekt zu finden.

Übereinstimmend wird festgehalten, dass am Ende des zu erarbeitenden Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für einen Zeitraum x ein weitgehend mess- bzw. belegbares Klimaschutzziel sprich Co2 Senkung in % (angestrebt werden für einen kurz-, mittel- und langfristigen Zeitraum definierte % Werte) und die sich daraus ableitenden Einsparungen in Euro stehen müssen. Der Euro-Wert hat insbesondere interne Bedeutung für die Begründung von zu leistenden Finanzinvestitionen der Gemeinde für die Umsetzung der Klimastrategie.

Das Klimaschutzziel soll und kann nur durch eine Veränderung der Mobilität weg vom Individualverkehr hin zu einem nachhaltigen integrativen Mobilitätsmix aller Ver-

kehrarten (Fußverkehr/Radverkehr/ÖPNV/MIV) in und rund um die Gemeinde Timmendorfer Strand erreicht werden. Dazu bedarf es regional und lokal abgestimmter verkehrslenkender Maßnahmen (Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem, Einbahnregelung etc.) und vor allem verkehrsvermeidender Maßnahmen (Förderung des ÖPNV,

Radverkehrs, Car-Sharings, City Logistik etc.), damit die Gemeinde Timmendorfer Strand sowohl für die Bürger als auch für die zahlreichen Besucher/Urlauber weiterhin ein attraktiver Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität bleibt.

Nach längerer Diskussion wird festgehalten, dass die zuvor beschriebene gemeinsame Zielstellung der nachhaltigen Veränderung der Mobilität in der Gemeinde Timmendorfer Strand nicht zuletzt in Verbindung mit dem parallel laufenden Klimaschutzteilkonzept Liegenschaften für den Zeitraum von beispielsweise 3, 5 und 10 Jahren zu einer messbaren (beispielsweise von langfristig bis zu 20 %) Senkung des Co2 Wertes führen wird.

Diese Werte müssen genau wie das gesamte Klimaschutzteilkonzept Mobilität vom Gemeinderat beschlossen und mit finanziellen Mitteln hinterlegt werden, damit die Gemeindeverwaltung die erforderlichen organisatorischen und planerischen Maßnahmen ergreifen kann, um die Klimastrategie der Gemeinde Timmendorfer Strand langfristig erfolgreich umzusetzen. Als erste Idee aus Beratersicht wird folgender Entwurf als Diskussionsgrundlage für die weitere Arbeit besprochen:

|                             | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
|-----------------------------|-------------|---------------|-------------|
| Direkter Einflussbereich    | 3 %         | 5 %           | 0 %         |
| Mittelbarer Einflussbereich | 2 %         | 3 %           | 2 %         |
| Ferner Einflussbereich      | 0 %         | 2 %           | 3 %         |
| Summe                       | 5 %         | 10 %          | 5 %         |

## 2. Festlegung der Berechnungsgrundlagen „Schadstoffbilanz“ (Co2-Senkung)

Herr Weis erläutert kurz wie er an Hand der von der Gemeinde Timmendorfer Strand und eigenen zusätzlichen Datengrundlagen realistische und vor allem nachvollziehbare Co2 Einsparungspotenziale errechnet hat.

Dies geschieht u.a. durch das Vereinheitlichen der Zählzeiten an den Zählpunkten aus dem Jahr 2005/10 durch hochrechnen auf das Jahr 2015 mit dem Faktor Bevölkerungsentwicklung. Ferner fließen die mittleren Reiseweiten aus der UBA Studie mit ein, wobei die verbrauchten Kraftstoffmengen mit den UBA Faktoren umgerechnet werden in Schadstoffmengen, die wiederum mit den Faktoren aus der Delft Studie der EU in Euro umgerechnet werden.



Nicht berücksichtigt sind bislang die Mengen aus den Verkehrsarten, die die Gemeinde nicht direkt beeinflussen kann, wie z.B. Eisenbahn-, Schiffs- und Flugverkehr, wobei diese über sogenannte Schlüsselgrößen noch berücksichtigt werden könnten.

Es muss nun noch festgelegt werden, welche Daten tatsächlich und ggf. später noch in der Zukunft (auch nach Abschluss des Klimaschutzteilkonzepts) im Rahmen der Klimaschutzstrategie der Gemeinde Timmendorfer Strand erhoben und berücksichtigt werden. Nach kurzer Diskussion wird festgelegt, dass Herr Weis die Werte des Eisenbahn- und des lokalen/regionalen Schiffsverkehrs in die Berechnungen miteinbezieht und diese entsprechend fortschreibt.

Da die Statistischen Unterlagen (Umwelt- und Verkehrszählungsdaten) der Gemeinde Timmendorfer Strand nicht zuletzt aufgrund der Größe der Gemeinde nicht sehr umfangreich sind, soll für die Zukunft diese Situation durch überschaubare Maßnahmen stark verbessert werden. Nach Möglichkeit sollen über das Gemeindegebiet verteilt 5 Umweltmessstellen eingerichtet werden und darüber hinaus wird sich die Gemeinde zukünftig der SRV-Mobilitätsdatenerhebung der TU Dresden anschließen, die von vielen Klein-, Mittel- und Großstädten genutzt wird und verlässliche Verkehrsdaten zu einem überschaubaren Preis ermöglicht. Herr Mager wird den Kontakt zu Prof. Ahrens von der TU Dresden aufnehmen, mit der Bitte sich mit Frau Lenz in Verbindung zu setzen (der Kontakt mit Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens TU Dresden 0351/46332975 [www.tu-dresden.de/srv](http://www.tu-dresden.de/srv) ist erfolgt - ein Lehrstuhlmitarbeiter meldet sich bei Frau Lenz – notfalls bitte Prof. Ahrens nochmals erinnern).

### **3. Ideenspeicher (siehe Anlage 1) ergänzen und diskutieren**

Im Rahmen der Diskussion wird der Ideenspeicher (siehe Anlage 1) um die nachfolgend genannten Punkte (gelb unterlegt) ergänzt:

- Fahrrad-/Pedelec Verleih mit einem Kooperationspartner (lokal/außerhalb von Timmendorfer Strand) gemeinsam einschließlich „Hotel“-Fahrrad und „Arbeitgeber“-Fahrrad anbieten
- Radtouristisches Konzept erstellen
- Mobilitätszentrale einrichten
- Verkehrskonzept „Problemlösung Fuß/Rad/PKW/LKW-Verkehrsströme Promenade – Strandallee – Strandstraße“
- Verkehrskonzept „Problemlösung Bergstr., Wohldstr., Lübecker Str.“
- Elektromobilität umsetzen
- City-Logistik Konzept
- Kooperation Touristische Mobilität ausbauen

Es besteht Einigkeit, dass tjm-consulting aufgrund des begrenzten Auftragsumfangs nicht alle im Ideenspeicher genannten Ideen und Konzepte im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität untersuchen und umsetzen kann. tjm-consulting wird jedoch im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität entsprechende Handlungsempfehlungen geben und der Gemeinde Timmendorfer Strand als Arbeitsergebnis

zum Abschluss eine Prioritätenliste der kurz-, mittel- und langfristig umzusetzenden Maßnahmen benennen, die vom Gemeinderat dann beschlossen werden sollten.

#### **4. Festlegung der Öffentlichkeitsarbeit „Projektstart“**

Am 08.09.2014 wird es im Haus des Kurgastes Niendorf die Auftakt- bzw. Informationsveranstaltung zu den beiden Klimaschutzteilkonzepten „Mobilität“ und „Liegenschaften“ geben.

Es wird beschlossen, dass der Veranstaltungsablauf grob in 4 Teile gegliedert wird:

- Begrüßung durch Bürgermeisterin Bauer und Landrat Sager sowie Einführung ins Thema durch Frau Lenz
- Projektvorstellung Klimaschutzteilkonzept Liegenschaften mit anschließenden Fragen und kurzer Diskussion
- Projektvorstellung Klimaschutzteilkonzept Mobilität mit anschließenden Workshops zu den Themen:
  - o Fuß-und Radverkehr (Karthäuser/Lenz?)
  - o ÖPNV (Mager/Nitz?)
  - o MIV-Logistik (Weis/Bauer?)
- Zusammenfassung und Verabschiedung durch Bürgermeisterin Bauer

Herr Mager wird den Einladungsentwurf von Frau Lenz kurzfristig ergänzen, damit die Einladung fristgerecht versandt werden kann.

Herr Weis und Herr Mager werden für den Termin 08.09. eine kurze Präsentation anfertigen, die bis Anfang August mit Frau Lenz abgestimmt wird.

Frau Lenz besorgt für die Auftakt-/Infoveranstaltung am 08.09. mindestens 6 Stellwände und einen Moderationskoffer für die Workshoparbeit.

#### **5. Schlussfolgerungen/weitere Schritte**

Die Herren Weis und Mager werden vom 08.09. mittags bis zum 10.09. abends in Timmendorf sein, um an der Auftakt-/Informationsveranstaltung am 08.09. und ggf. an der Sitzung des Umweltausschusses am 10.09. teilzunehmen. In diesem Zeitkorridor sollen nach Möglichkeit weitere Gespräche z.B. mit weiteren Akteuren/Partnern/Interessenten oder Betroffenen stattfinden.

Das Ziel der Klimastrategie der Gemeinde Timmendorfer Strand die Co2 Werte langfristig deutlich messbar in einer Größenordnung von bis zu 20 % zu senken kann nur durch eine Veränderung der Mobilität weg vom Individualverkehr hin zu einem nachhaltigen integrativen Mobilitätsmix aller Verkehrsarten (Fußverkehr/Radverkehr/ÖPNV/MIV) in und rund um die Gemeinde Timmendorfer Strand erreicht werden. Dazu bedarf es regional und lokal abgestimmter verkehrslenkender Maßnahmen wie z.B. der Anlage von Großparkplätzen in der Nähe der Autobahn und des

neuen Bahnhaltepunktes, flächendeckender Parkraumbewirtschaftung inkl. Anwohnerparken, der Überarbeitung des Parkleitsystem, Einführung von Einbahnregelung etc. sowie vor allem der Umsetzung von verkehrsvermeidenden Maßnahmen wie der Förderung des ÖPNV durch ein Stadtbuskonzept, des Radverkehrs, des Bike- und Car-Sharings, der Einführung eines City Logistik Konzepts etc., damit die Gemeinde Timmendorfer Strand sowohl für die Bürger als auch für die zahlreichen Besucher/Urlauber weiterhin ein attraktiver Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität bleibt.

### **Ergebnisse des Auftaktworkshops vom 08.09.2014 in der Gemeinde Timmendorfer Strand/Niendorf**

#### **Ergebnisse zum Thema „Öffentlicher Personennahverkehr“**

##### **Konzeptionelles**

- AnrufBus
- Nachtbus in der Hauptsaison
- Fahrradbus von HL-Fehmann
- KombiBus (Personen- und Güterverkehr)
- Shuttle Bus – Abfahrt Rathaus-Timmendorfer Strand
- Direkte Busanbindung Kreisstadt
- Busanbindung Hemmelsdorf - Lübeck
- ÖPNV günstiger für Fahrgäste/Fahrscheinloser Beitragsfinanzierter ÖPNV/  
Kurkarte – freie Busnutzung/Bonussystem für ÖPNV (vgl. Payback)
- Bessere Bustaktung/Fahrplanoptimierung (insbes. Zu den benachbarten Bäderorten) und Bus-Bahn
- Wassertaxi (Nutzung des Seeweges)
- Fahrradschulen für die Gäste – Förderung Umstieg Auto-Fahrrad
- Vernetzung der Verkehrsträger



Ergebnisse zum Thema ÖPNV der TeilnehmerInnen der Auftaktveranstaltung am 08.09.2014 in Niendorf

### Organisatorisches

- Trennung von Schüler- und Tourismusverkehr
- Car-Sharing System an zentraler Stelle (ggf. E-Car-Sharing)
- Car-Sharing Fahrzeuge saisonal anbieten (Ballungsräume – Touristenzentren)
- Mobilitätszentrale/“Nimm mich mit Zentrale“
- Internetbusfahrplan (Transparenz/schneller Zugriff auf Buslinien)
- Fahrradmitnahme im Bus
- Tschu Tschu Bahn für Timmendorf und Niendorf

### Infrastrukturelles

- Erhalt der Bäderbahn
- Bahnhof – Angebotsqualität, Bahnsteighöhe, Verbesserung Erscheinungsbild,
- Umgestaltung ZOB
- Seilbahn Strand - Bahnhof

### **Elektromobilität**

- Elektrobus (Schwimmbad Niendorf/Strandstr. und –allee/Ostseetherme und zurück)
- Elektrobusse innerhalb der Gemeinde – vom ZOB ins Umland
- E-Shuttle-Service
- E-Taxi und Elektrofahrzeuge 50% Zuschüsse (Emissions- und Lärminderung)
- E-Tankstellen an Taxiständen und Bushalteständen
- Elektromobilität erlebbar machen mit Pedelec, E-Bike, Segway, E-Scooter, Car-Sharing etc.)

### **Ergebnisse zum Thema: „Fuß- und Radverkehr“**

#### **Konzeptionelles**

- Radwegekonzept für ganz Timmendorf
- Lösung für Radfahrer/Fußgängerkonflikte auf der Promenade
- Tempo 30 auf Strandstraße und Strandallee
- Einbahnstraßen für Radfahrer öffnen
- Shared Space (ohne Borde) im Bereich Strandstr. und Strandallee
- Integration der Strandradwege in die Dünenkonzeption, dadurch Attraktivitätssteigerung“
- Autofreie Zonen für Familien mit Radfahrenden Kindern
- Ausweisung eines Laufstreckennetzes für Sportläufer,
- Reit- und Wanderwegesystem verbessern insb. in Timmendorf

#### **Organisatorisches:**

- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Winterdienst auf Radwegen
- Umlaufsperrern abschaffen
- Barrierefreie Gestaltung für Fußgänger

#### **Infrastrukturelles:**

- Ausbau und Beschilderung der Radwege
- Radwege breiter
- Durchgehender Radweg am Strand – oder altern. vernünftige Regelung auf der Promenade
- Strandradweg an Travemünde anschließen (Scharbeutz – Travemünde)
- Radabstellanlagen in Strandnähe
- „Pausenunterstände“ als Regenschutz an den Radrouten (1 km Abstand)
- InfoTafeln interessanter gestalten (Gelände-/Wegekarten, Radfahren und Gesundheit)
- Fortsetzung und Orientierung am Scharbeutzer Radwegekonzept (Ästhetik etc.)
- Verbesserung Verkehrsleitung Timmendorf – Hemmelsdorf (Licht, Witterung, Bäume)

- Rundwanderweg Hemmelsdorfer See
- Naturrouten nach Hemmelsdorf verbessern (Hainholzweg)



Ergebnisse zum Thema Fuß- und Radverkehr der TeilnehmerInnen der Auftaktveranstaltung am 08.09.2014 in Niendorf

### **Elektromobilität**

- (e-)Bike-Sharing inkl. Lastenfahrrad einführen mit Abstellanlagen (inkl. Ladeinfrastruktur)
- e-Mobilitätszentrum schaffen (Zentrum und/oder Famila Parkplatz)

### **Dienstleistungen**

- Einkaufsbringdienst mit Riksha-und/oder Lastenrädern
- Mobiler Fahrradreparaturservice

### **Ergebnisse zum Thema: „Individualverkehr und Logistik“**

#### **Konzeptionelles**

- Tempo 30 im ganzen Ort
- Tempo 30 auf der Strandstraße Niendorf
- Tempo 70 anstatt 100 auf der Bundesstraße
- Verkehrsführung Hemmelsdorf
- Konzept für Ver- und Entsorgungsaktivitäten (zeitlich)
- Intelligente Vorfahrtregelung zwischen Kfz und Fahrrad umsetzen

### Organisatorisches

- Festgelegte Anlieferungszeiten für Gastronomie und Gewerbe
- Einbahnstraßenregelung im Zentrum Niendorf
- Einbahnstraßenregelung Strandallee im Bereich des EDEKA
- Hauptstraße Klein Timmendorf zur Sackgasse machen
- Elternbringdienst an Schulen verbessern (Gefahrenminimierung)
- Pendlerverkehr vermeiden durch Schaffung von preiswertem Wohnraum für Mitarbeiter

### Infrastrukturelles

- Umgehungsstraße Hemmelsdorf
- Kreisverkehr Hemmelsdorf
- Kreisverkehr Bundesstraße Kreuzung Bergstr./Hauptstr.
- Kreisverkehr Vogelsang/Lübecker Str.
- Kreisverkehr Zufahrt Neubaugebiet „Huuskoppel?“



Ergebnisse zum Thema Individualverkehr und Logistik der TeilnehmerInnen der Auftaktveranstaltung am 08.09.2014 in Niendorf

### Ergebnisprotokoll Besprechung mit Herrn Arnold Fa. Brandenburg, Fleischwaren am 09.09.2014 von 10.00 bis 12.00 im Rathaus Timmendorf

**Teilnehmer:** Frau Bgm. Bauer (Gemeinde TS), Frau Lenz (Gemeinde TS) Herr Rostek (Gemeinde TS) Herr Arnold (Fa. Brandenburg) Herr Mager (tjm-consuling) Herr Weis (tjm-consuling)

Aufgrund der großen Bedeutung der Firma Brandenburg für den Personen- und Güterverkehr innerhalb und über die Grenzen der Gemeinde Timmendorfer Strand hinweg wurde ein Gesprächstermin mit Herrn Arnold von der Firma Brandenburg vereinbart, um gemeinsame Lösungen für einen nachhaltigen Verkehrsablauf zu finden. Nach einer kurzen Vorstellung der Firma Brandenburg und deren bisherige und in absehbarer Zukunft geplanten Entwicklung durch Herrn Arnold wurde kurz das Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand durch die Herren Weis und Mager vorgestellt.

Im Ergebnis des Informationsaustausches wurden folgende mögliche Hauptbeiträge der Firma Brandenburg zum Klimaschutzprojekt identifiziert:

- Austausch der derzeit im Einsatz befindlichen LKW der Firma Bork für den Bereich Outbound Logistik durch elektrisch getriebene Fahrzeuge prüfen.
- Neues Logistikzentrum für die Firma Brandenburg abseits des Stammhauses mit möglicher Öffnung für weitere Unternehmen prüfen. Herr Arnold weist darauf hin, dass die REWE Gruppe solche Dinge gerne zur Nutzung nur für die Gruppe entwickelt.
- Mitarbeiterparkplatz für alle Mitarbeiter der Firma Brandenburg auf dem zu wählenden Logistikzentrumsstandort vorsehen und einen Buspendelverkehr zum Produktionsstandort der Firma Brandenburg einrichten, der ggf. kombiniert werden kann mit dem ÖPNV (neuer Bahnhof/Großparkplatz?).

Weiteres Vorgehen:

- tjm-consulting mobilitätsmanagement stellt der Firma Brandenburg Informationen zur Möglichkeit Nutzfahrzeuge elektrisch zu betreiben und deren Wirtschaftlichkeit zu berechnen zur Verfügung.
- tjm-consulting mobilitätsmanagement wird wegen einer Wirtschaftlichkeitsberechnung „Nachhaltigkeit“ getrennt auf die Firma Brandenburg zu gehen.
- Herr Arnold prüft, ob die REWE Gruppe der Idee eines Logistikzentrums das durch andere Unternehmen mit genutzt werden kann offen gegenüber steht.

Für den 10.09.2014 um 10.00 Uhr wird eine Betriebsbesichtigung bei der Firma Brandenburg vereinbart, um sich u.a. auch vor Ort auf dem Betriebsgelände die Logistikprozesse wie auch die Verkehrssituation anzusehen.

#### **Ergebnisprotokoll der Besprechung mit Herrn Klose vom Kreis Ostholstein am 09.09.2014 von 14.00 bis 16.00 im Rathaus Timmendorf**

**Teilnehmer:** Frau Bgm. Bauer (Gemeinde TS) Frau Lenz (Gemeinde TS) Herr Rosteck (Gemeinde TS) Herr Klose (Kreis Ostholstein) Herr Karthäuser (ADFC) Herr Nitz (TSN Tourismus) Herr Mager (tjm-consulting) Herr Weis (tjm-consulting)

Aufgrund der verschiedenen thematischen Schnittstellen des geplanten Klimaschutzteilkonzepts Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand, insbesondere bezüglich der Themenschwerpunkte Personen- und Güterverkehr wurde ein Gesprächstermin mit Herrn Klose vom



Kreis Ostholstein vereinbart. Nach einer kurzen Vorstellung von Herrn Klose und seines Tätigkeitsspektrums wurde kurz das Klimaschutzteilprojekt Mobilität der Gemeinde Timmendorfer Strand durch die Herren Weis und Mager vorgestellt.

Im Ergebnis des Informationsaustausches wurden folgende mögliche (gemeinsame) Handlungsfelder zum Klimaschutzteilprojekt identifiziert:

- Bus-Ortslinien (ggf. unter Einbeziehung der Linien 40 und 5951) einrichten und dabei Antriebsalternativen (Elektro/Batterie, Wasserstoff, Hybrid, Gas oder Diesel) diskutieren
- Bus-Shuttleservice zu (Groß-)Veranstaltungen anbieten (ggf. unter Einbeziehung der Linien 40 und 5951)
- Lage und Anbindung neuer Bahn Haltepunkt der FFBQ (ggf. unter Einbeziehung der Linien 40 und 5951)
- Kostenbeitrag des Kreises an Linie 40 liegt bei 100.000 €/Jahr.
- Prüfen ob Fernbuslinien im Ferienverkehr in Timmendorfer Strand enden können
- (touristische) Nachnutzung jetzige Bahntrasse für Privatanbieter aufgrund der möglichen Verlegung Bahnhaltepunkt (tjm-consulting mobilitätsmanagement kann unabhängig vom Konzept hier ggf. zum Thema Infrastruktur und Betrieb unterstützen).

Weiteres Vorgehen:

- Bahn Haltepunkt FFBQ: Stakeholder Management Gespräch Landrat
- Konzession und Zusatzvertrag Gemeinde Timmendorf für Linie 40 Verbindung Bf. – ZOB bereit stellen
- Verkehrsvertrag Autokraft bereit stellen
- Prüfen, ob das IHK Gutachtens zum Erhalt der Bäderbahn schon vergeben ist - hier bedarf es ggf. einer Abstimmung
- Zusätzliche Verkehrsverträge mit privaten Bus- oder Taxiunternehmen, die im Auftrag des Landkreises oder der Gemeinde Timmendorf reguläre Fahrgäste (Rufbus, Anrufsammeltaxi etc.) oder für Schüler (Fahrten zu Bäder- oder Sportanlagen, sog. Schülerspezialverkehr, der nur Schüler befördert, Kulturverkehr (Theater, Senioren etc.) zusammenstellen.
- Unterlagen/Kontakt zur Initiative Weiterbetrieb Bäderbahn zur Verfügung stellen

Für Anfang Oktober soll ein Gesprächstermin zwischen Frau Bg. Bauer, Herrn Landrat Sager und Herrn Weis vereinbart werden.

### **Zwischenergebnisse Klimaschutzteilkonzept Gemeinde Timmendorfer Strand 11/2014**

Nachfolgend benennen wir die Zwischenergebnisse unserer bisherigen Arbeit bezüglich des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für die Gemeinde Timmendorfer Strand. In enger Zusam-

menarbeit mit der Verwaltung haben wir die verfügbaren Unterlagen gesichtet, Ortsbesichtigungen und eine zentrale Auftaktveranstaltung für die Bürgerschaft sowie Betroffene und Interessierte durchgeführt, mit potentiellen Kooperationspartner gesprochen und zu drei identifizierten Kernthemen Bürgerworkshops veranstaltet.

Die aus den Workshops generierten Handlungsfelder, die aus Sicht von Bürgern, Verwaltung und tjm-consulting mobilitätsmanagement größere Potentiale bezogen auf das Klimaschutzziel Reduktion von Emissionen haben, werden nachfolgend kurz zusammengefasst und darüber hinaus werden erste Einschätzungen bezüglich aller identifizierten Projekte bezüglich deren Wirkung auf die Emission und ggf. Lärm vorgenommen.

Die Einschätzung der einzelnen Handlungsfelder haben wir kategorisiert nach

- **positiv**: senkt die Emission
- **neutral**: keine Wirkung und
- **negativ**: vergrößert die Emission

#### Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr

- Radwegenetz besser ausbauen und insbes. besser beschildern einschl. Infotafeln zu lokalen Besonderheiten; **positiv**
- Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn sicher durch Timmendorf führen, dabei möglichst wenig Mischung mit dem Fußverkehr; **positiv**
- Umsetzung Begegnungszonen/Shared Space (ohne Borde) im gesamten Küstenparallelen Gemeindegebiet (Strandstr. und Strandallee etc.) sowie in den Ortsteilen; **positiv**
- Durchgehender Radweg am Strand (Scharbeutz – Travemünde) – oder altern. vernünftige Regelung auf der Promenade; **positiv**
- Integration der Strandradwege in die Dünenkonzeption, dadurch Attraktivitätssteigerung; **positiv**
- Entmischung Rad/Fußgängerverkehr auf der Promenade ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Rodenbergstraße zwecks Entlastung der Promenade.; **positiv**
- Radabstellanlagen z.B. in Strandnähe kombiniert mit „Warte“-Unterständen als Regenschutz (kombinierbar mit Pedelec-Ladestationen); **positiv**
- Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr; **neutral**
- Aufbau Fahrradverleihsystem (kombiniert mit Lasträdern und Pedelecs); **neutral**
- Mobilitätszentrum schaffen (u.a. in Kombination mit ÖPNV, Car- und BikeSharing sowie mit Radserviceeinrichtungen); **positiv**
- Barrierefreiheit. **neutral**
- Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen. **negativ**
- Ausweisung eines Laufstreckennetzes für Sportläufer; **neutral**

- Reit- und Wanderwegesystem verbessern insb. in Timmendorf; **neutral**
- Naturrouten nach Hemmelsdorf verbessern (Hainholzweg); **neutral**
- Rundwanderweg Hemmelsdorfer See; **neutral**

### Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

1. Bessere Bustaktung/Umstieg Bus-Bahn und Fahrplanoptimierung (insbes. zu den benachbarten Bäderorten der Kreisstadt, sowie von Hemmelsdorf – Lübeck etc.); **positiv**
2. AnrufBus, Nachtbus in der Hauptsaison, KombiBus (Personen- und Güter), Fahrradbus von HL-Fehmarn, Schülerbus (Trennung von Schüler- und Tourismusverkehr); **positiv**
3. Elektrobusse in der Gemeinde (Küstenstraße, ins Umland und zu Events); **positiv**
4. Internetbusfahrplan (Transparenz/schneller Zugriff auf Buslinien); **neutral**
5. Umgestaltung ZOB; **neutral**
6. Anreizsysteme für die Gäste und Einheimische – Förderung Umstieg Auto-Fahrrad; Stadtradeln über das Klima Bündnis; **positiv**
7. Kurkarte – freie Busnutzung/Bonussystem für ÖPNV (vgl. Payback) zumindest ÖPNV günstiger für Fahrgäste/Fahrscheinloser Beitragsfinanzierter ÖPNV; **positiv**
8. Multimodale Vernetzung der Verkehrsträger; **positiv**
9. Car-Sharing System an zentralen Stelle (ggf. E-Car-Sharing) zumindest saisonal anbieten
10. Mobilitätszentrale/“Nimm mich mit Zentrale”; **positiv**
11. Erhalt der Bäderbahn; **neutral**
12. Bahnhof – Angebotsqualität, Bahnsteighöhe, Verbesserung Erscheinungsbild; **neutral**
13. Tschu Tschu Bahn für Timmendorf und Niendorf; **neutral**
14. Wassertaxi (Nutzung des Seeweges); **positiv**
15. Seilbahn Strand – Bahnhof, **neutral**

### Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

1. Großparkplatz an der Autobahn bzw. am neuen Haltepunkt an der FFBQ sowie dessen Anbindung an das Gemeindezentrum; **positiv**
2. Direkte Anbindung aller Großparkplätze insbes. des Sydowparkplatzes (P5) an die Bundesstraße; **positiv**
3. Absperren/Aussperren von Durchgangs- und Suchverkehr aus dem Gemeindezentrum mittels baulicher Maßnahmen; **positiv**
4. Entmischung Rad/Fußgängerverkehr auf der Promenade; **neutral**
5. Entmischung Rad/Fußgänger/Autoverkehr durch ein System von Einbahnstraßen; **positiv**
6. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Rodenbergstraße damit Entlastung der Promenade; **neutral**
7. Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr; **neutral**
8. Klarer Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen; **positiv**
9. Kreisverkehr im Bereich der Firma Brandenburg; **positiv**

10. Kreisverkehr neuralgischer Punkt Bahnhof/Hauptstraße, Gemeindezentrum; **negativ**
11. Umwelt-/Lärmabhängige Verkehrslenkung auf der Basis von Messungen an definierten Punkten; **neutral**

#### **Handlungsfeld Güterverkehr/Logistik**

1. Zulieferer und Abholer der Unternehmen (v.a. der Firma Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG); **positiv**
2. Liefer- und Entsorgungsverkehre der touristischen Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; **positiv**
3. Liefer- und Entsorgungsverkehre der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; **positiv**

#### **Handlungsfeld: Feste Fehmarnbeltquerung**

1. Ausverhandlung von Kompensationsmaßnahmen zum Wegfall der Bäderbahn; **neutral**
2. Gestaltung der durch den Wegfall der Bäderbahntrasse notwendigen Mehrverkehre im ÖPNV auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; **neutral**
3. Maßnahmen zur Finanzierung des Mehrverkehrs ÖPNV wegen FFBQ; **neutral**
4. Prüfung eines alternativen Betriebs der Bäderbahn; **neutral**
5. Nutzung der Bäderbahntrasse nach Einstellung des Bahnverkehrs; **neutral**
6. Nutzungsuntersuchung Bahnhofsgebäude; **neutral**

Die Prioritätensetzung der drei Workshops gibt uns eine weitgehend mit der Wirkung der Maßnahmen in Übereinstimmung befindliches Bild der Maßnahmeneinschätzung der beteiligten Bürger. Dies ist zwar nicht repräsentativ, gibt jedoch gut die Einschätzung derer wieder die sich mit dem Thema beschäftigt haben und ist daher durchaus als Indikation des Bürgerwillens einzuordnen. Auch hier habe ich, wie

- **fünf Punkte**
  - Versorgungs- und Entsorgungskonzept Logistik; **positiv**
- **vier Punkte**
  - E Bike Sharing/Ladestationen; altes Kurmittelhaus als Idee das unterzubringen, Servicekonzept für die Station entwickeln; dezentrale und zentrale Option; **neutral**
  - Tempo 30 möglichst großflächig in der Gemeinde; **positiv**
- **drei Punkte**
  - Festgelegte Anlieferungszeiten für Gastronomie und Gewerbe; **negativ**
  - Infrastruktur/Abstellfläche im Zentrum gfs. in Kombination mit Ladestation für Fahrräder schaffen; „500 Abstellplätze“ für Timmendorf; **neutral**
  - Ausbau/Beschilderung Radwege verbessern; **negativ**
  - Shuttle Service; **negativ**
  - Car Sharing System; **negativ**
  - ÖPNV Konzept abrunden; **negativ**

- **Zwei Punkte**
  - Rad- und Fußwegekonzept; **positiv**
  - Trennung Rad/Fußwege; **neutral**
  - Besucher Leitsystem; **neutral**
  - Wanderwegekonzept; **neutral**
  - Mobiler Fahrradreparaturservice; **neutral**
  - Erhalt der Bäderbahn; **positiv**
  - Anrufbus; **neutral**
  - Anbindung nach Lübeck über Hemmelsdorf; **positiv**
  - Neugestaltung des ZOB; **positiv**
  - Elektrobusse einsetzen/Elektrotankstelle; **positiv**
- **ein Punkt**
  - Kreisverkehre 1; 2; 3; **positiv**
  - Optimierung Fahrpläne; **negativ**
  - Umweltzone; **neutral**
  - Verkehrsführung EDEKA/Zentrum Niendorf; **neutral**
  - Tschu Tschu Bahn; **neutral**
  - Nutzung vom Seeweg; **neutral**
  - Seilbahn; **neutral**
  - Anreize für Gäste und Einheimische schaffen für dem Umstieg auf Fahrrad; **positiv**
  - Verschiedenes; **neutral**

Es versteht sich, dass wir in diesem Stadium der Arbeit eine Einschätzung vornehmen, die nicht auf einer tiefgreifenden Analyse basiert, sondern eine erste Einschätzung der Wirkung darstellt. Diese basiert auf der Erfahrung in diesem Themengebiet und den inzwischen erworbenen Kenntnissen über die Gemeinde Timmendorfer Strand und seine Verkehre.

tjm-consulting mobilitätsmanagement

Martin Weis/Thomas J. Mager

#### **Schreiben an Frau Bürgermeister Bauer zum Thema Kernprojekte vom 24.11.2014**

Sehr geehrte Frau Bauer

Gerne fasse ich unser Gespräch von gestern, wie von Ihnen gewünscht zusammen und gebe, neben den Kernprojekten die aus der Sicht des Gutachters die größte Einzelwirkung auf das Ziel Reduktion von Emissionen hat, eine erste Einschätzung bezüglich der Projekte bezüglich deren Wirkung auf die Emission.

Ich reihe die Projekte, wie gestern vorgestellt nach deren Rückwirkung auf die Bilanz an Schadstoffen und Lärm.

1. **Einrichtung eines lokalen Güterverkehrszentrums** in erheblichem Umfang tragen trägt der Güterverkehr zu Lärm und Emission in der Gemeinde Timmendorfer Strand bei. Die Hauptquellen für den Güterverkehr auf dem Gemeindegebiet sind:
  - Anlieferer und Abholer der Firma Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG
  - Ver- und Entsorgungsverkehre der touristischen Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand
  - Ver- und Entsorgungsverkehre der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand

Den Güterverkehr durch zwischenschalten eines Güterverkehrszentrums am Rande der Gemeinde optimieren. Dazu den LKW Zuliefer- und Abholverkehr auf den Standort des GVZ konzentrieren. Die Feinverteilung mit Hilfe eines wegoptimierten Verteilverkehrs der mit Batteriegetriebenen Fahrzeugen durchgeführt wird durchführen.

**Ertrag:** deutliche Senkung von Lärm, Verkehr und Emission in der Gemeinde

**Fördermöglichkeiten:** Land SH; Bund über das im ersten Quartal 2015 sich öffnende Programm zum Schaufenster Elektromobilität 2.te Welle

**Vorgehen:** Antrag zur Förderung bei Land und Bund entwickeln, gemeinsam mit der Nachbargemeinde und dem Landkreis, dazu Projekt skizzieren, Absichtserklärung der Partner zusammen bringen, Budget pro Partner dazu 10 bis 15 T€ je nach Umfang der Aufgabe plus Reisekosten

2. **Zeitliche und örtliche Beschränkung der Zugänglichkeit von bestimmten Gemeindegebieten sowie Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 bzw. 70** wo möglich und sinnvoll.

Die Gemeinde lebt stark vom Tourismus, hat aber gleichzeitig trotz der vorhandenen Großparkplätze ein Mengenproblem mit dem Verkehr der durch die Tagestouristen ausgelöst wird. Dies scheint aus dem Blickwinkel des Gutachters kein durch Angebot von Parkplätzen oder lenkende Maßnahmen zu gestaltendes Phänomen zu sein. Aus der Sicht des Gutachters ist dies nur in den Griff zu bekommen, indem Zufahrtsbeschränkungen in erheblichem Umfang ausgesprochen werden. Dies soll und wird nicht die länger in Timmendorfer Strand verweilenden Touristen sowie die Einwohner treffen. Zur Umsetzung kann sich die Gemeinde an den zahlreichen Beispielen von Touristenorten in Deutschland und dem europäischen Ausland orientieren. Hierbei gilt es die Regelungen möglichst einfach und verständlich aufzubauen, die aufgestellten Regeln klar zu kommunizieren und die Maßnahme mit gut funktionierenden und im Preis des Parkens enthaltenen Shuttle Services für die Tagestouristen zu kombinieren.

**Aufwand:** Der Aufwand für die Definition eines Systems wird auf ca. 10 Personentage eingeschätzt. Der Aufwand in der Bedienung liegt vor allem bei Vorhaltung und Pflege der Parkplätze sowie in dem Shuttle Service. Der eigentliche Aufwand dürfte jedoch in der politischen Umsetzung und Begleitung des Konzepts liegen.

**Ertrag:** deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des Umweltverbundes, Senkung von Emissionen und Lärm,

**Fördermöglichkeiten:** Land SH

3. **Gemeindebus:** Der ÖPNV in der Gemeinde Timmendorfer Strand wird bisher vor allem am Auftrag des Landkreises Ost Holstein den Schülerverkehr zu organisieren ausgerichtet. Die touristischen Funktionen und die verkehrliche Erschließung der Gemeinde mit Hilfe des ÖPNV spielen allenfalls eine untergeordnete Rolle oder findet nicht statt.

Aus der Sicht des Gutachters empfehlen wir gemeinsam mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV und der Stadt Lübeck sowie der beteiligten Verkehrsunternehmen eine Überplanung des ÖPNV für die Gemeinde Timmendorfer Strand vor zu nehmen. Hier sollte der Schwerpunkt Schülerverkehr in der Verantwortung des Landkreises verbleiben, während die Funktionen Ortserschließung und Tourismus, ebenso wie die mögliche Integration von Jobtickets gemeinsam mit Lübeck und deren Verkehrsunternehmen erfolgen sollte. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Intermodale Vernetzung des Verkehrs mit Fußgänger, Fahrrad, Leihsystemen aber auch den vorhandenen Taxiunternehmen gelegt werden.

**Aufwand:** Angebotsmodell entwickeln, Hauptakteure identifizieren, Verträge entwerfen, Außenauftritt gestalten, Vertriebsmedium entwickeln, Infoportal aufbauen, Anlaufkosten abdecken. Zeitbedarf ca. 2 Jahre von der Idee zum Start; Team 1-2 Mitarbeiter deren Aufgabe die lokale Ausgestaltung und die Koordinierung der Dienstleister ist, externe Unterstützung von Spezialisten für Angebotsplanung, Umlaufplanung, ÖPNV Finanzierung.

**Ertrag:** deutliche Veränderung des Modal Splits und damit Stärkung des Umweltverbundes, Senkung von Emissionen,

**Fördermöglichkeiten:** Land SH; Bund

4. **Schaffung eines Angebots im Sharing Bereich Car/Bike Sharing** als Teil des touristischen Angebots

Wie: Angebot für die Hotels/Reha Klinik schaffen auf der Basis bestehender Car/Bike Sharing Anbieter als Sharingteilnehmer auf zu treten und die Fahrzeuge als Teil des Angebots bei der jeweiligen Leistung anzubieten. Dabei sind Ausflüge als Angebot sowohl in der Gemeinde, als auch in der Region in geführter oder selbstorganisierter Form möglich  
Möglichkeit ausloten eine „Null Emission“ Gemeinde im Tourismus zu werden, wie dies inzwischen einige Touristengemeinden in Deutschland und dem europäischen Ausland z.B. unter dem Stichwort Alpenperle. Dazu reist man entweder bereits mit dem ÖPNV an oder gibt alternativ seinen Autoschlüssel bis zur Abfahrt aus Timmendorfer Strand im Tourismusamt ab. Jeder der teilnimmt, erhält kostenfrei Zugang zum ÖV System in der Gemeinde, Finanzierung erfolgt durch Umlage an alle teilnehmenden Beherbergungsunternehmen

**Aufwand:** gering, da hier ein konkretes Angebot mit direktem Nutzen für die Hotels/Reha Klinik geschaffen wird und die Fahrzeuge sowie das Back Endsystem vom Sharing Anbieter kommt

**Ertrag:** gering, da die Tagestouristen kaum erreicht werden und der Umfang der Nutzung durch die Vermarktung mit Hilfe der Hotellerie und des Reha Anbieters nicht nachhaltig bestimmt werden kann

**Fördermöglichkeiten:** Land SH; Bund

Soweit zu den Kernprojekten und deren Aufwand und Nutzen.

Die von Ihnen gewünschte Einschätzung der Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern habe ich nach dem Muster:

- plus: vergrößert die Emission,
- neutral: keine Wirkung und
- negativ: senkt die Emission vorgenommen.

Es versteht sich, dass ich in diesem Stadium der Arbeit eine Einschätzung vornehme die nicht auf eine tiefgreifende Analyse basiert sondern eben eine erste Einschätzung der Wirkung ist. Diese basiert auf der Erfahrung in diesem Themengebiet und den inzwischen erworbenen Kenntnissen über Timmendorfer Strand und seine Verkehre.

#### **Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr**

1. Radwegenetz besser ausbauen und insbes. besser beschildern einschl. Infotafeln zu lokalen Besonderheiten; Negativ
2. Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn sicher durch Timmendorf führen, dabei möglichst wenig Mischung mit dem Fußverkehr; negativ
3. Umsetzung Begegnungszonen/Shared Space (ohne Borde) im gesamten Küstenparallelen Gemeindegebiet (Strandstr. und Strandallee etc.) sowie in den Ortsteilen; negativ
4. Durchgehender Radweg am Strand (Scharbeutz – Travemünde) – oder altern. vernünftige Regelung auf der Promenade ; negativ
5. Integration der Strandradwege in die Dünenkonzeption, dadurch Attraktivitätssteigerung; negativ
6. Entmischung Rad/Fußgängerverkehr auf der Promenade ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Rodenbergstraße zwecks Entlastung der Promenade.; Negativ
7. Radabstellanlagen z.B. in Strandnähe kombiniert mit „Warte“-Unterständen als Regenschutz (kombinierbar mit Pedelec-Ladestationen); negativ
8. Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr; neutral
9. Aufbau Fahrradverleihsystem (kombiniert mit Lasträdern und Pedelecs); neutral
10. Mobilitätszentrum schaffen (u.a. in Kombination mit ÖPNV, Car- und BikeSharing sowie mit Radserviceeinrichtungen); negativ
11. Barrierefreiheit. Neutral



12. Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen. negativ
13. Ausweisung eines Laufstreckennetzes für Sportläufer; neutral
14. Reit- und Wanderwegesystem verbessern insb. in Timmendorf; neutral
15. Naturrouten nach Hemmelsdorf verbessern (Hainholzweg); neutral
16. Rundwanderweg Hemmelsdorfer See; neutral

#### **Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr**

1. Großparkplatz an der Autobahn bzw. am neuen Haltepunkt an der FFBQ sowie dessen Anbindung an das Gemeindezentrum; negativ
7. Direkte Anbindung aller Großparkplätze insbes. des Sydowparkplatzes (P5) an die Bundesstraße; negativ
8. Absperren/Aussperren von Durchgangs- und Suchverkehr aus dem Gemeindezentrum mittels baulicher Maßnahmen; negativ
9. Entmischung Rad/Fußgängerverkehr auf der Promenade; neutral
10. Entmischung Rad/Fußgänger/Autoverkehr durch ein System von Einbahnstraßen; negativ
11. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Rodenbergstraße damit Entlastung der Promenade. Neutral
12. Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr; neutral
13. Klarer Vorrang des Fußverkehrs an Ampeln und Straßenquerungen.
14. Kreisverkehr im Bereich der Firma Brandenburg; negativ
15. Kreisverkehr neuralgischer Punkt Bahnhof/Hauptstraße, Gemeindezentrum; positiv
16. Umwelt-/Lärmabhängige Verkehrslenkung auf der Basis von Messungen an definierten Punkten; neutral

#### **Handlungsfeld Güterverkehr/Logistik**

1. Zulieferer und Abholer der Unternehmen (v.a. der Firma Wilhelm Brandenburg GmbH & Co. oHG); negativ
2. Liefer- und Entsorgungsverkehre der touristischen Standorte auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; negativ
3. Liefer- und Entsorgungsverkehre der Handelsunternehmen auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; negativ

#### **Handlungsfeld: Feste Fehmarnbeltquerung**

1. Ausverhandlung von Kompensationsmaßnahmen zum Wegfall der Bäderbahn; neutral
2. Gestaltung der durch den Wegfall der Bäderbahntrasse notwendigen Mehrverkehre im ÖPNV auf dem Gebiet der Gemeinde Timmendorfer Strand; neutral
3. Maßnahmen zur Finanzierung des Mehrverkehrs ÖPNV wegen FFBQ; neutral
4. Prüfung eines alternativen Betriebs der Bäderbahn; neutral

5. Nutzung der Bäderbahntrasse nach Einstellung des Bahnverkehrs; neutral
6. Nutzungsuntersuchung Bahnhofsgebäude ; neutral

Die Prioritätensetzung der drei Workshops gibt uns eine weitgehend mit der Wirkung der Maßnahmen in Übereinstimmung befindliches Bild der Maßnahmeneinschätzung der beteiligten Bürger. Dies ist zwar nicht repräsentativ, gibt jedoch gut die Einschätzung derer wieder die sich mit dem Thema beschäftigt haben und ist daher durchaus als Indikation des Bürgerwillens einzuordnen. Auch hier habe ich, wie

- **fünf Punkte**
  - Versorgungs- und Entsorgungskonzept Logistik; negativ
- **vier Punkte**
  - E Bike Sharing/Ladestationen; altes Kurmittelhaus als Idee das unterzubringen, Servicekonzept für die Station entwickeln; dezentrale und zentrale Option; neutral
  - Tempo 30 möglichst großflächig in der Gemeinde; negativ
- **drei Punkte**
  - Festgelegte Anlieferungszeiten für Gastronomie und Gewerbe; positiv
  - Infrastruktur/Abstellfläche im Zentrum gfs. in Kombination mit Ladestation für Fahrräder schaffen; „500 Abstellplätze“ für Timmendorf; neutral
  - Ausbau/Beschilderung Radwege verbessern; positiv
  - Shuttle Service; positiv
  - Car Sharing System; positiv
  - ÖPNV Konzept abrunden; positiv
- **Zwei Punkte**
  - Rad- und Fußwegekonzept; positiv
  - Trennung Rad/Fußwege; neutral
  - Besucher Leitsystem; neutral
  - Wanderwegekonzept; neutral
  - Mobiler Fahrradreparaturservice; neutral
  - Erhalt der Bäderbahn; positiv
  - Anrufbus; neutral
  - Anbindung nach Lübeck über Hemmelsdorf; positiv
  - Neugestaltung des ZOB; positiv
  - Elektrobusse einsetzen/Elektrotankstelle; positiv
- **ein Punkt**
  - Kreisverkehre 1; 2; 3; positiv
  - Optimierung Fahrpläne; negativ
  - Umweltzone; neutral
  - Verkehrsführung EDEKA/Zentrum Niendorf; neutral
  - Tschu Tschu Bahn; neutral
  - Nutzung vom Seeweg; neutral
  - Seilbahn; neutral

- Anreize für Gäste und Einheimische schaffen für den Umstieg auf Fahrrad;  
negativ
- Verschiedenes; neutral

Soweit die Sicht der Teilnehmer sowie eine erste Einschätzung unserer Seite. Die kurz angesprochenen LOI der Bürgermeister sende ich Ihnen getrennt zu.

Ich freue mich auf das Ergebnis der Diskussion in Ihrem Leitungskreis zu den Themen. Um meine Arbeit planen zu können, würde ich mich über einen Termin von Ihnen freuen, zu dem ich die Ergebnisse Ihres Diskussionsprozesses zur weiteren Umsetzung erhalten werde.

Mit freundlichen Grüßen

tjm-consulting mobilitätsmanagement

Martin Weis/Thomas J. Mager